AEREI MODELLISMO

mensile di attualità
e tecnica modellistica
delta editrice - parma
anno I - novembre 1980
sped. in abbonamento postale gruppo III/70

10

2.000 lire

"MANUALE DI PLASTIMODELLISMO AEREO"

di Angelo Falconi

Attrezzatura, istruzioni per il montaggio, completa e particolareggiata rassegna delle colorazioni e mimetizzazioni, consigli per l'elaborazione e trasformazione, vocabolarietto dei più importanti termini modellistici

112 pagine, decine di schemi, disegni, fotografie L. 6.500

(per l'ordinazione usare la solita cedola all'interno della rivista)

AEREI MODELLISMO
mensile di attualità e tecnica modellistica

Anno I - N. 10 - Novembre 1980

REDAZIONE A CURA DI
Luigi Fasone

SEGRETARIA DI REDAZIONE
Luciana Vargas

COLLABORATORI
Carlo Arata
Pietro Tonizzo
Gianpiero Piva
Roberto Caliari
Luigi Gorena

GRAFICA
Raffaella Giacometti
Enzo Maio
Marco Manni
Roberto Marvasi

PUBBLICITÀ
Ulivi Alberto
P.zza Duca D'Aosta 4 - Milano

© **DELTA EDITRICE s.n.c.**

DELTA editrice s.n.c
Casella Postale 409
B.go Regale, 21/5 - 43100 PARMA

Concessionaria per la distribuzione in Italia: SO.DI.P. s.r.l. di Angelo Patuzzi, via Zuretti 25, 21125 MILANO - Via A. Serpieri 11/5, 00197 ROMA.
Spedizione in abbonamento postale Gruppo III/70 - Abbonamento annuale (11 numeri): Italia L. 17.000 – Estero L. 22.000 – Copie arretrate L. 2.200. I versamenti si effettuano sul conto corrente post. 00165431 intestato a Delta editrice s.n.c. di Manici M. Grazia e C., 43100 Parma.

Direttore Responsabile
Corrado Barbieri

Pubblicazione mensile registrata presso il Tribunale di Parma in data 7 dicembre 1979 con il N. 608.

I manoscritti e le fotografie anche se non pubblicati non si restituiscono.

Tipi e veline: «La Linotipo» Parma
Fotoliti e montaggio «Tecnograf» Parma

Stampato in offset presso
«La Tipografica Parmense»
Parma

A norma dell'articolo 74/c del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633 l'IVA pagata dall'Editore sugli abbonamenti nonché, sui fascicoli separati è conglobata nel prezzo di vendita; il cessionario non è tenuto ad alcuna registrazione (art. 25 D.P.R. n. 633/1972) e non può operare alcuna detrazione. Pertanto, non verranno in alcun caso rilasciate fatture.

Indice

3 **BF 109 e EMIL**
Testi e ricerche di Gianpiero Piva
Tavole di Raffaella Giacometti

23 **General Dynamics F-16**
di Enzo Maio

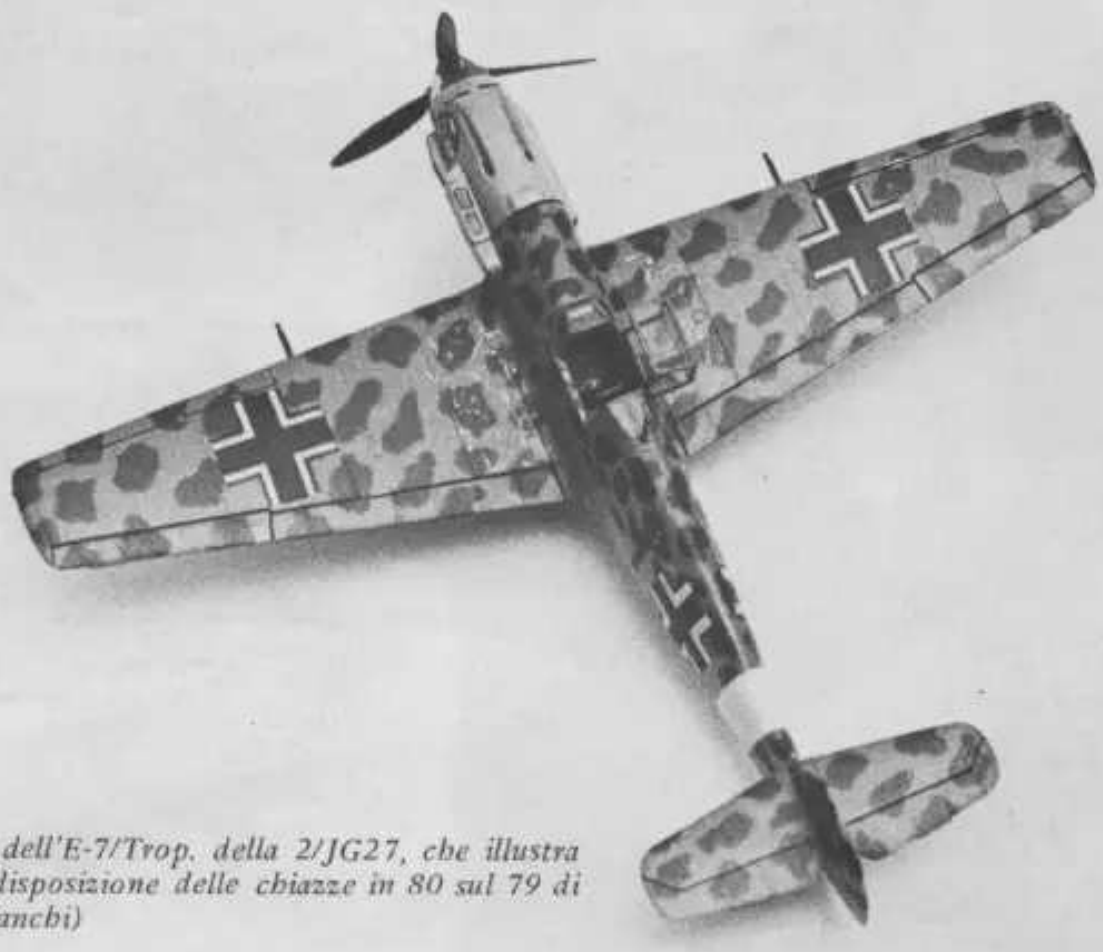
28 **SAAB 21**
di Marco Manni

32 **Jaguar GR.1/T.2**
di Roberto Marvasi

40 **Thunberbirds - parte 3ª**
Testi e ricerche di Carlo Arata
Tavole di Luigi Gorena

CERCHIAMO COLLABORATORI ESPERTI DI PLASTIMODELLISMO AERONAUTICO IN GRADO DI PRODURRE SERVIZI CORREDATI DA DISEGNI AL TRATTO (VISTE, PROFILI, PARTICOLARI, ECC.)

abbiamo costruito BF.1



Vista superiore dell'E-7/Trop. della 2/JG27, che illustra chiaramente la disposizione delle chiazze in 80 sul 79 di base. (foto R. Bianchi)

MODELLI ESISTENTI

E' oggi possibile reperire sul mercato ben cinque scatole di montaggio del Bf 109 in scala 1/72. Diamo qui di seguito una breve descrizione di ciascuna con i rispettivi pregi e difetti.

Airfix: le linee del contorno sono corrette; la pannellatura è costituita da una rivettatura in rilievo stile carro armato; i radiatori subalari sono errati in quanto si rastremano anteriormente; la scatola contiene anche un discreto seggiolino, un attacco con relativo serbatoio ausiliare da 300 l. ed una bomba SC 250 non molto fedele, nonché un discreto adattatore per il trasporto e lo sgancio di quattro bombe SC 50, pure comprese nella confezione.

Heller: la fusoliera è corta (circa 1 mm.), l'apertura alare è invece corretta. La sagoma dei radiatori subalari è errata (vedi quanto detto per il modello Airfix); il pannello d'ispezione in fusoliera è sistemato troppo avanti ed è di dimensioni sbagliate. Gli interni comprendono il pianale, il cruscotto, la cloche (troppo grossa) ed il seggiolino (decisamente sbagliato). Abbastanza buone le ruote, ma leggermente troppo spesse le gambe di forza. Sono presenti due tettucci apribili per ottenere rispettivamente le varianti E-1, 2, 3 oppure E-4 e seguenti, nonché due tipi di ogiva.

Hasegawa: la fusoliera è troppo corta (circa 2,5 mm.), mentre l'apertura alare è corretta. Risultano sottodimensionati il ruotino di coda, la superficie mobile del timone, le coperture dei carrelli ed i vani dei carrelli stessi. Le pale dell'elica sono lievemente troppo corte (1 mm.).
La sagoma dei radiatori subalari è corretta; sono presenti due tettucci chiusi (v. quanto detto sopra) e due ogive. E' infine da sottolineare la presenza di un buon attacco per la bomba da 250 kg., nonché della bomba stessa, bella ma troppo lunga. Un ultimo dettaglio riguarda la pannellatura, finissima e del tipo inciso.

Matchbox: le linee di contorno sono fedeli, ma, come sempre per questa ditta, il modello è nel complesso molto «tirato via». La sagoma dei radiatori subalari è errata (v. quanto detto per il

modello Heller). Particolarmente buone le gambe del carrello ed il ruotino. Interni pressoché assenti.

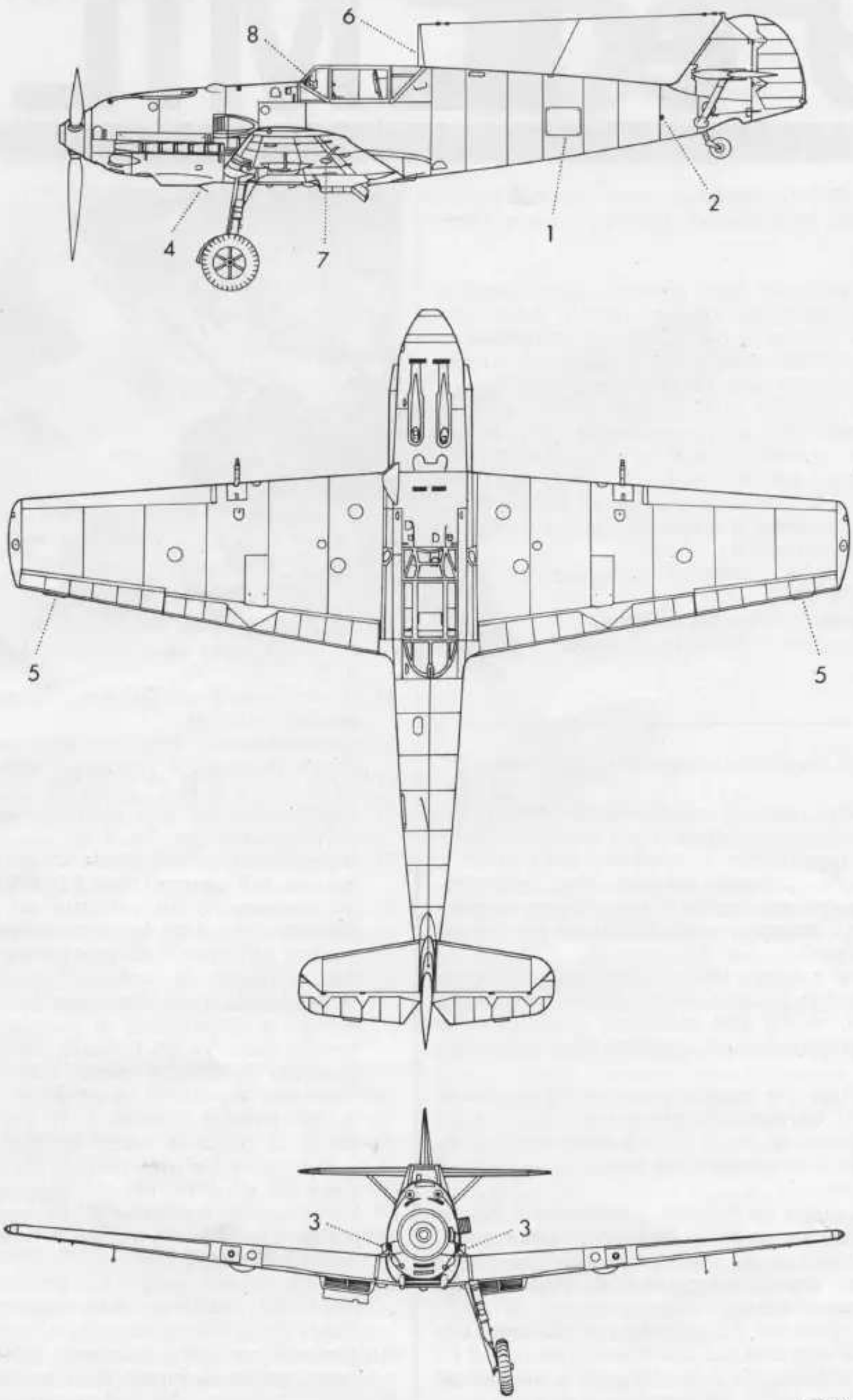
Revell: buone le linee generali; pannellatura a rivetti in rilievo tipo «panzer», gambe del carrello stampate insieme ai portelli. E' nel complesso un kit fondamentalmente corretto, che tuttavia risente pesantemente della propria anzianità.
Qualsiasi modello in 1/72 intendiamo costruire, sarà conveniente, anzi indispensabile procurarsi la busta per conversioni dell'Airform, che contiene (oltre a parti per il '109 G e K) anche un ottimo seggiolino, la cloche, il cruscotto, l'attacco per il serbatoio ausiliare, il serbatoio stesso e due radiatori subalari precisi e realistici.
Esistono inoltre i seguenti modelli in altre scale:
1/24 Airfix
1/32 Matchbox - Hasegawa - Frog
1/48 Monogram - Nichimo - Marusan - Aurora - UPC
1/144 Revell

Correzioni, modifiche ed aggiunte al kit Heller 1/72

Come dianzi detto, il modello Heller è fondamentalmente corretto; l'unico errore veramente notevole ed appariscente è costituito dalla forma e spessore dei radiatori subalari, che, ripetiamo, vanno decisamente sostituiti con altri autocostruiti o meglio ancora ricavati dalla busta per conversioni Airform.
Inizieremo il nostro lavoro dal pannello d'ispezione sul fianco sinistro della fusoliera, che andrà eliminato, rifatto con plasticard sottilissimo ed infine riposizionato sulla sezione seguente (v. tav. 1 n. 1).
Praticheremo ora con una punta di trapano da 0,5 mm. i fori nei punti di sollevamento (tav. 1 n. 2), due e simmetrici, ed il foro di inserimento della manovella d'avviamento sul fianco destro (tav. 2 n. 1).
Con una punta da 0,7 mm. praticheremo poi un foro nella parte anteriore degli scarichi su entrambi i lati (tav. 3 n. 1).
Passeremo ora all'autocostruzione degli interni, che comprenderanno:

1) la sostituzione del seggiolino del kit con quello Airform o la sua autocostruzione (tav. 2 C)
2) la modificazione della cloche o la sua sostituzione con quella Airform (tav. 3 n. 1 e 2)
3) lieve modificazione del cruscotto, consistente nella lisciatura della strumentazione su di esso stampata e nella sua sostituzione con sottili «fettine» di sprue stirato a caldo, che andranno poi incollate sul cruscotto e dipinte (tav. 3 n. 3)
4) eliminazione di tutti gli strumenti stampati sui lati dell'abitacolo
5) autocostruzione della centralina elettrica mediante plasticard e pezzetti di sprue stirato a caldo (tav. 3 n. 4)
6) autocostruzione, con plasticard sottilissimo, del portacarte (tav. 3 n. 3/u).
7) autocostruzione dell'apparecchiatura di distribuzione dell'ossigeno (tav. 3 n. 1/K)
8) autocostruzione dei volantini del trim e dei flaps (tav. 3 n. 5/q). La soluzione più semplice consiste nell'usare il volante presente in molti mezzi militari in scala 1/72 o nei mezzi HO/OO della Roco-Minitanks. Personalmente, avendo a disposizione il pianale della stiva bombe dello Ju 86 Italaerei, sul quale sono stampate le bombe stesse viste dal basso, l'abbiamo lisciato ed assottigliato, ottenendo in tal modo la bellezza di 16 volantini, che hanno il pregio di essere del diametro pressoché esatto. Un'osservazione: data la piccola scala del modello, basterà applicare un solo volantino, risparmiando gli altri per impiegarli poi su altri '109, in quanto il volantino dell' Airform è errato.
9) autocostruzione, sempre con plasticard e sprue filato, del complesso delle manette (tav. 3 n. 5/a, b, c).
10) eliminazione della pedaliera del kit e sua ricostruzione mediante plasticard (tav. 3 n. 2)
11) autocostruzione del collimatore, con plasticard ed un piccolissimo pezzo di acetato trasparente (tav. 1 n. 8)

Tipico schema 71/02/65 su questo E-4 della 9./JG 26; sono evidenti i segni di ripitturazione sul piano di coda destro



sc 1:72

RG 80

In questo primo piano del velivolo del magg. Wick sono evidenti, oltre all'insegna personale del pilota sul cofano e quella del JG 2 sotto l'abitacolo, le «fodere» di cuoio poste all'interno dei vani del carrello, onde limitare l'accumulo di fango e terriccio in tali aree.

Giunti a questo punto potremo passare alle ali, dalle quali dovremo asportare i radiatori, che, come già detto, sono errati nel profilo ed in pianta. I fori risultanti dalla loro eliminazione dovranno essere prima chiusi con del plasticard, quindi stuccati ed infine lisciati. Si tratterà ora di incollare in loro sostituzione quelli Airform, avendo cura di inserire all'interno di essi due pezzetti di plasticard onde simulare gli elementi del radiatore stesso.

Passeremo poi ai pozzetti dei carrelli, che dovranno essere ispessiti mediante un pezzo di plasticard da almeno 1 mm., che verrà poi forato e lisciato seguendo il contorno dell'apertura. I pozzetti verranno infine chiusi tramite un altro pezzetto di plasticard (tav. 10 D).

Una volta assemblata la fusoliera, passeremo al lavoro sul radiatore inferiore; al suo interno, prima dell'assemblaggio delle due semifusoliere, avremo inserito un pezzo di plasticard sagomato onde riprodurre il vero e proprio radiatore.

Nella parte posteriore della carenatura, la fusoliera presenta nella realtà una apertura rettangolare coperta mediante un flabello regolabile: si tratterà quindi di praticare tale apertura e coprirla con un pezzo di plasticard (tav. 2 n. 2), che posizioneremo lievemente piegato verso il basso onde ottenere un effetto più realistico (tav. 1 n. 4)

Non rimane ormai molto da fare:

12) ridurre l'ampiezza delle alette del trim sui bordi d'uscita delle ali e dei piani di coda, badando che il loro andamento sia parallelo a quello del bordo d'uscita alare (tav. 1 n. 5)
13) assottigliare le gambe del carrello
14) aggiungere su di esse il filo del circuito dei freni, realizzato col solito sprue stirato a caldo
15) chiudere il foro di inserimento dello spinotto del sostegno dell'antenna e riposizionarlo spostato lievemente verso prua (tav. 1 n. 6)
16) sostituire il sostegno dell'antenna con uno più lungo (tav. 1 n. 6).
17) appuntire l'estremità posteriore delle due masse equilibratrici poste sotto le ali (tav. 1 n. 7)
18) risagomare le pale dell'elica (tav. 2A)

A questo punto il modello è in pratica terminato, ma intendiamo sottolineare un paio di particolari ai quali il buon modellista dovrà prestare molta attenzione, dovrà cioè esaminare con molta accuratezza le immagini dell'aereo da riprodurre per controllare quanto segue:

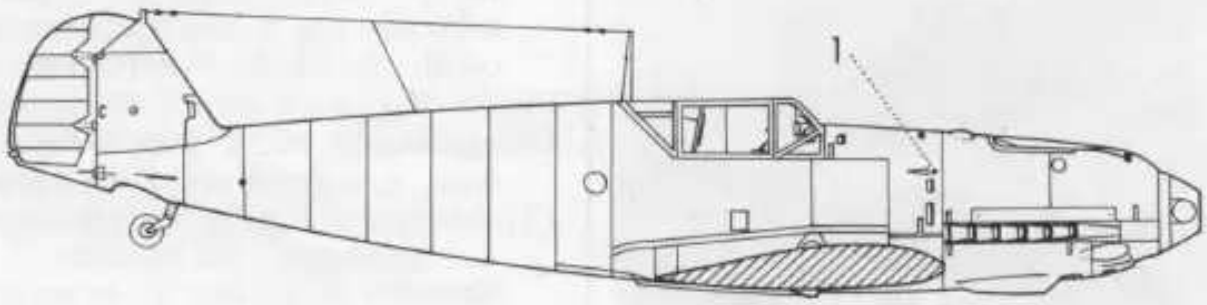
1) tipo di ogiva, cioè forata anteriormente oppure chiusa ed appuntita (tav. 2B)
2) tipo di poggiatesta blindato, del quale esistevano almeno due varianti: la prima, che definiremo alleggerita, consiste nella semplice piastra trapezoidale inclinata (e viene generalmente adottata in Africa Settentrionale); per ottenerla basterà utilizzare, assottigliandola, quella fornita dalla scatola.
   La seconda comprende la suddetta piastra, nonché un'altra rettangolare parallela al lato superiore del tettuccio. Per ottenere quest'ultima potremo autocostruire oppure utilizzeremo quella presente nei kit 1/72 del Bf 109 G Heller o Hasegawa (tav. 10C)

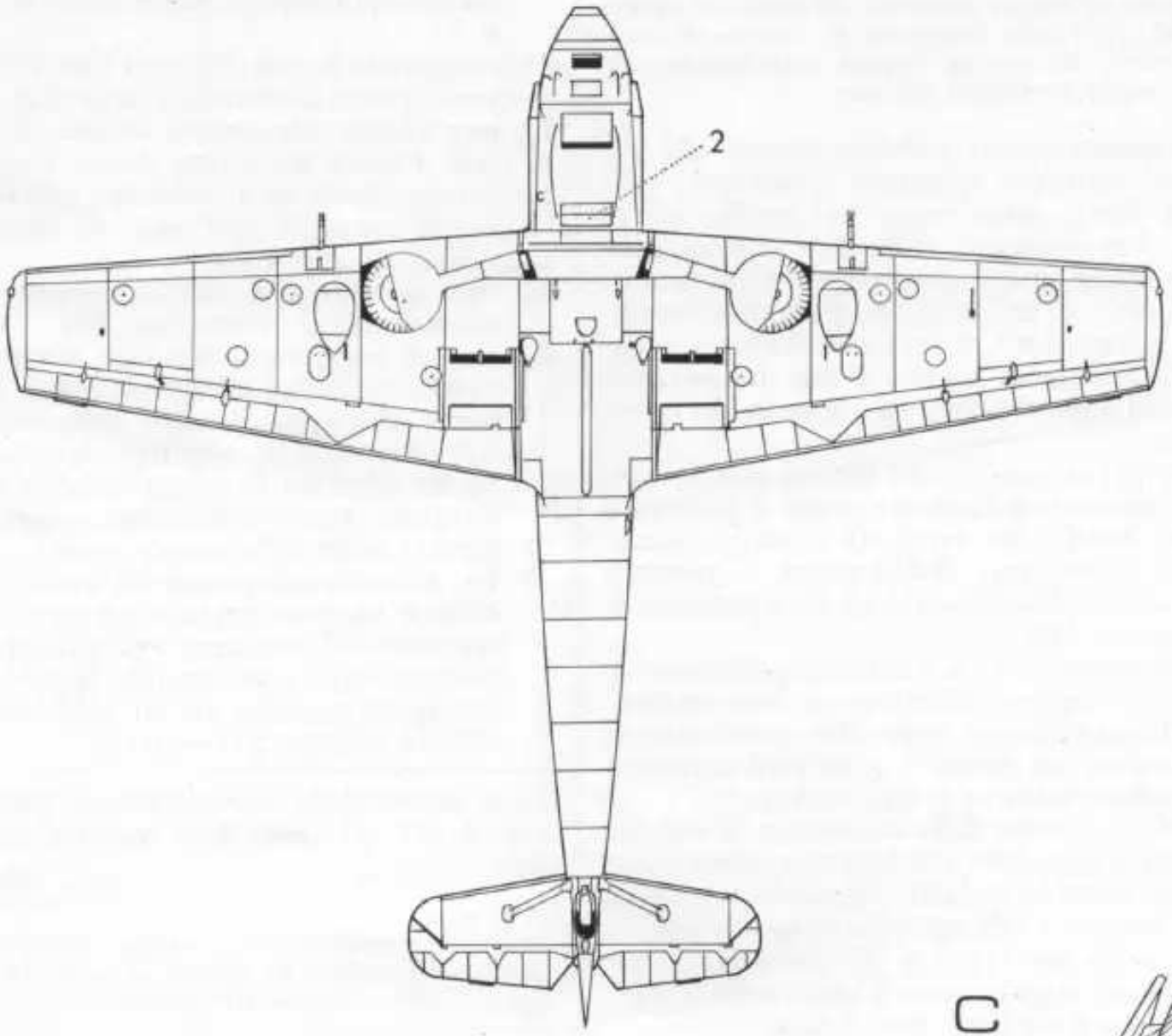
Breve storia delle mimetizzazioni fondamentali dell'«Emil» nel corso della seconda guerra mondiale

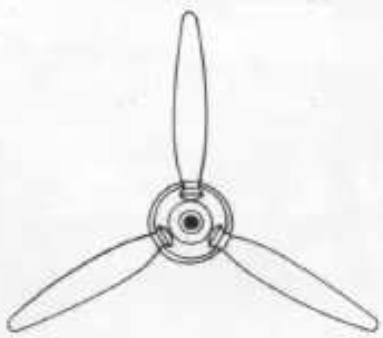
(testo segue a pag. 11)

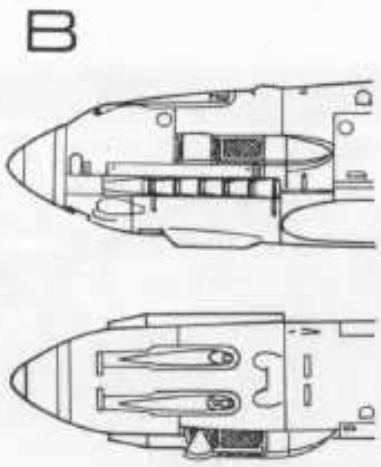
Un'ulteriore variante del cosidetto «schema a mosaico pazzo» sui fianchi di un velivolo del II/JG 54. In secondo piano il «4 +» mostra tale colorazione nel suo aspetto più noto e consueto.

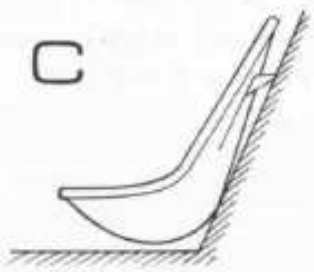
2

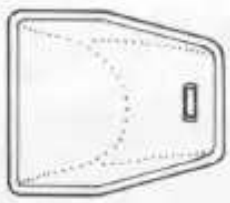










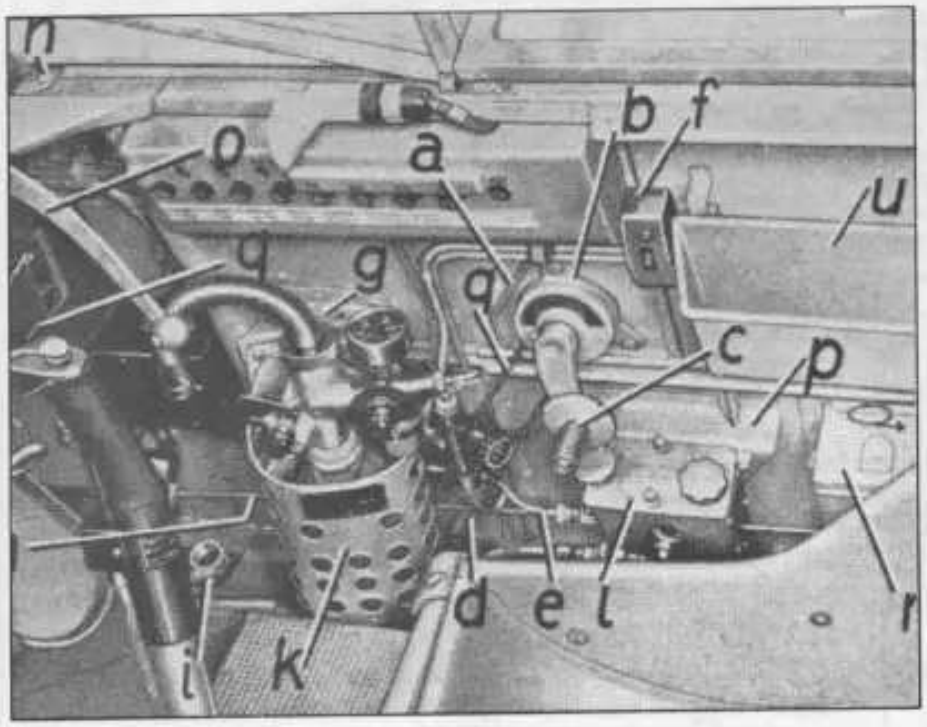


(non in scala)

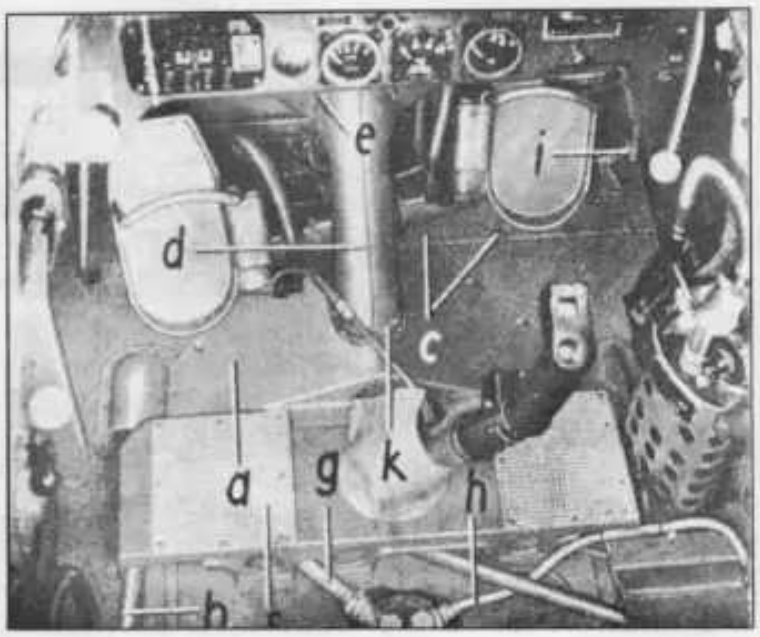
sc 1:72

RG 80

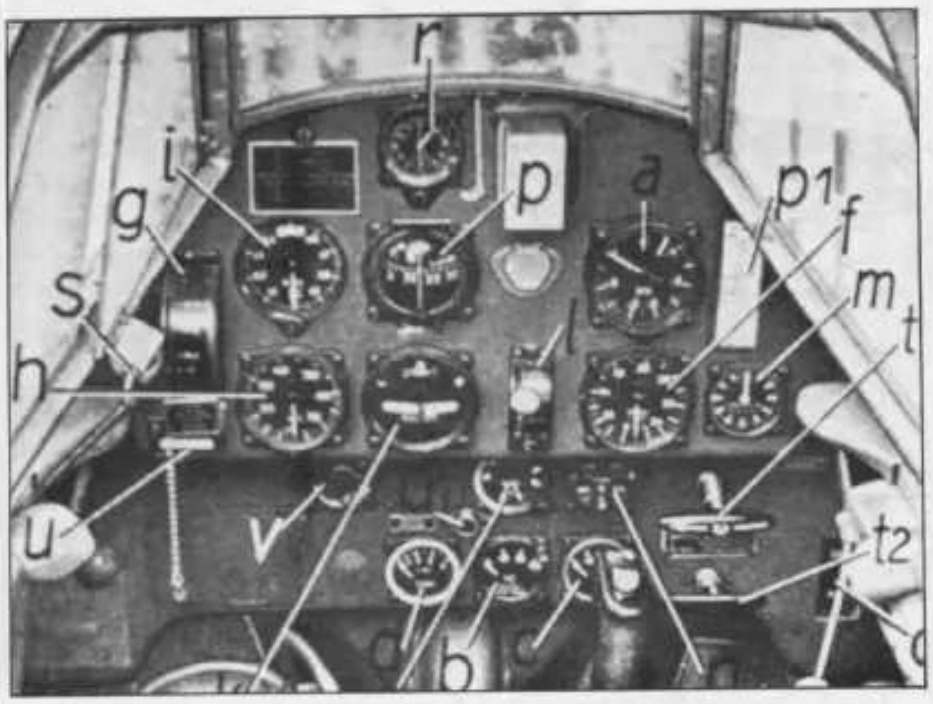
3


n
o
a
b
f
u
q
g
q
c
p
d
e
l
r
i
k

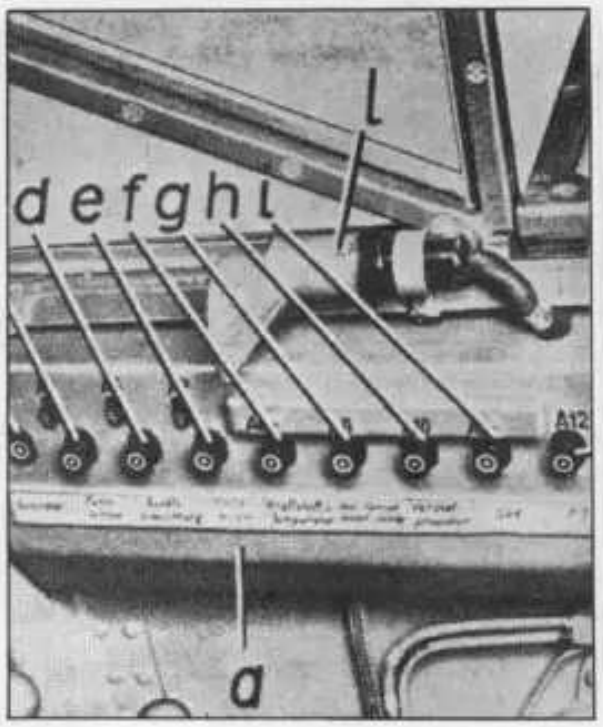
1


e
i
d
c
a
g
k
h
b

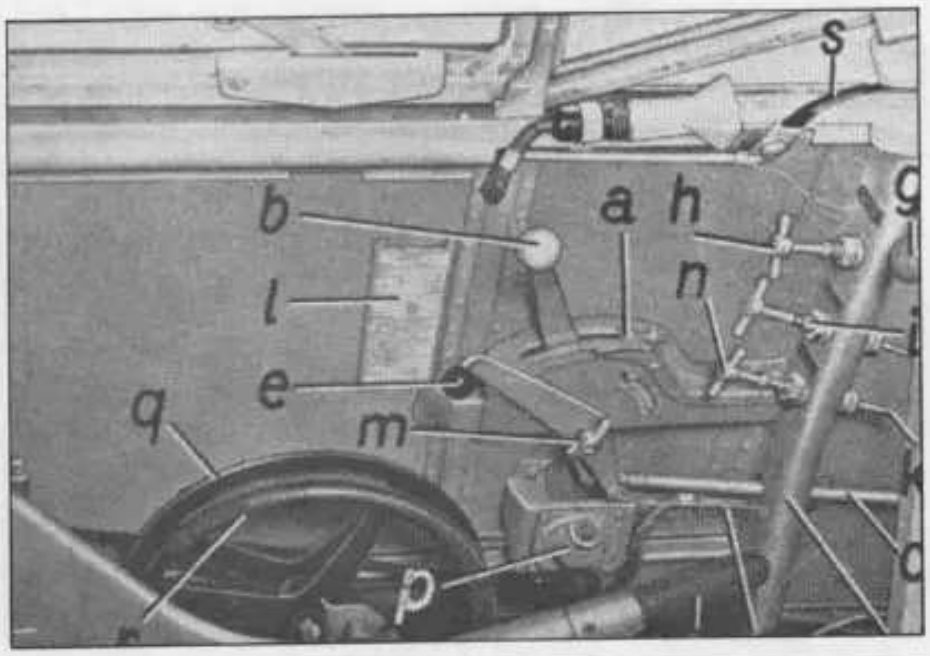
2


r
i
p
a
p1
g
f
s
m
t
l
h
u
v
t2
b

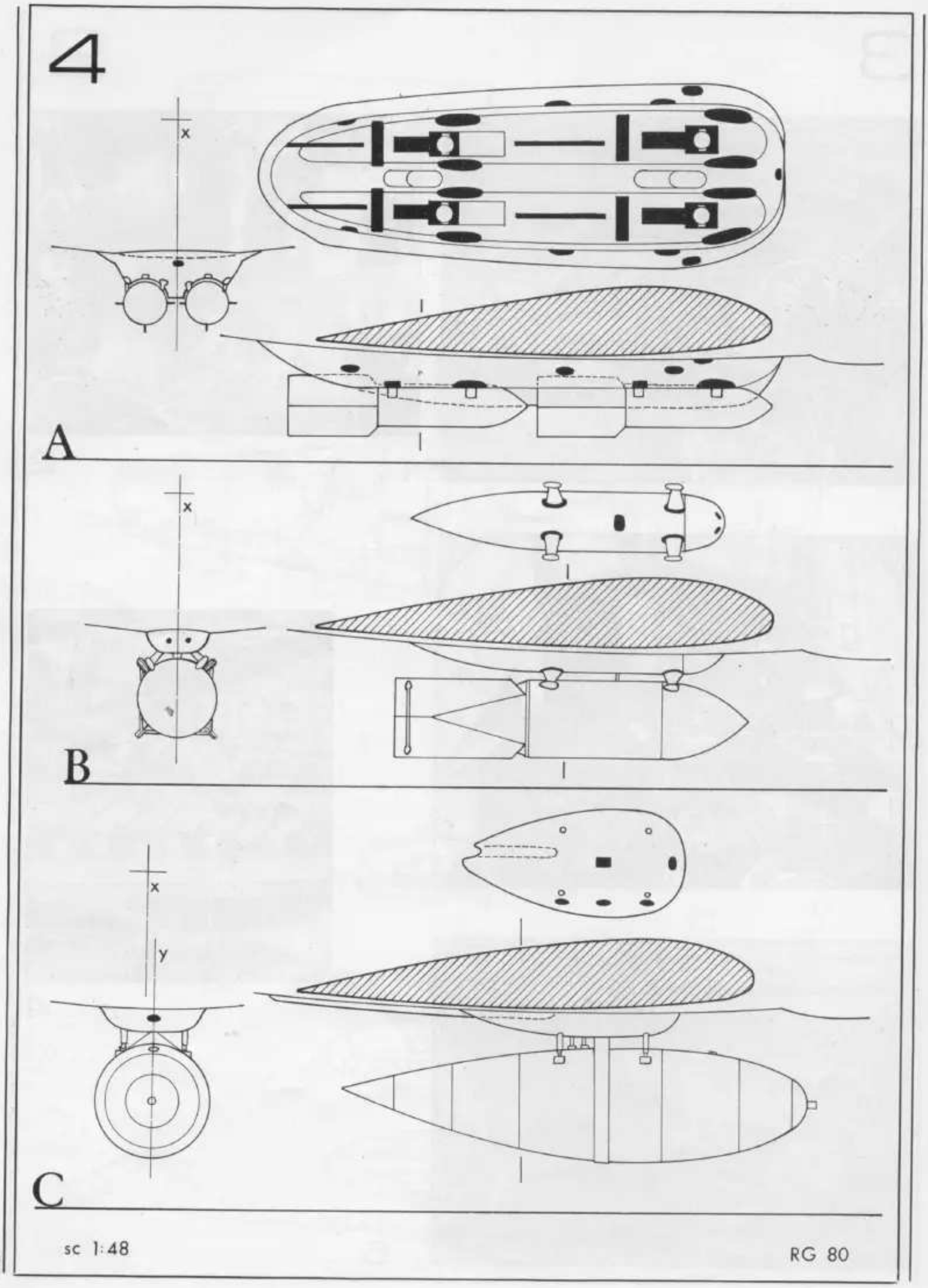
3


l
defghl
a

4


s
b
a
h
g
l
n
e
q
m
p

5


4
x
A
x
B
x
y
C
sc 1:48
RG 80

Legenda tavola 4

A– attacco tipo ETC 50/VIII d per il trasporto e lo sgancio di 4 bombe SC50 da 50 Kg. Applicato in genere solo agli E-4/8, E-7/U1 ed E-7/U2.

B) attacco tipo ETC 500 per il trasporto e lo sgancio di una bomba generalmente del tipo SC 250 da 250 Kg. Applicazione: come sopra.

C) attacco e serbatoio ausiliare da 300 litri. Applicato ad E-7, E-8, E-9, E-7/N, E-7/Z. Come si noterà, essendo X l'asse del velivolo, il serbatoio ed il relativo attacco, contrariamente a tutti gli altri carichi esterni, sono applicati sull'asse Y, cioè disassati.

All'inizio della guerra, cioè durante la campagna di Polonia, la maggior parte dei '109 mantiene la colorazione di fabbrica in 70/71/65, con schema a linee spezzate (splinter) anche sui lati della fusoliera. Già durante la campagna sopracitata appare uno schema lievemente dissimile, in cui il 65 viene steso sui fianchi della fusoliera, lasciando solo una stretta «spina» in 70/71 sulla sommità della fusoliera stessa. Con la campagna di Francia sembra iniziare una specie di «rivoluzione» nello schema mimetico, rivoluzione che, secondo molti storici, era già iniziata nel settembre /ottobre 1939: il 70 viene sostituito dallo 02, per cui si ottiene una livrea in 71/02/65. E' da notare comunque che il vecchio schema in 70/71/65, con fianchi della fusoliera in 70/71, sopravvive fin verso la fine della campagna di Francia e che i velivoli in 70/71/65 con lati della fusoliera in 65 sono nel complesso relativamente rari.

Nel corso della battaglia d'Inghilterra prende avvio la consuetudine di chiazzare le superfici laterali in 65 con macchie sfumate in 02 e/o 71, 70 e, sembra, addirittura in 63. Tali macchie possono assumere varie forme e dimensioni ed alcune livree sono caratteristiche di ben determinati reparti: chiazze sfumate a spruzzo, ben definite a pennello, rozze pennellate ad X presso il II (Schlacht)/LG2, fitto drappeggio ottenuto mediante spugne imbevute di colore presso il JG 2.

In alcuni casi tali macchie sono così ravvicinate da costituire quasi uno strato uniforme di colore. In linea generale possiamo affermare che lo schema in 71/02 non subisce variazioni degne di nota fin verso la fine del 1940, quando inizia a diffondersi in modo sempre più evidente una livrea composta da due colori, il 74 e 75, cui in seguito si aggiungerà il 76 per le superfici inferiori.

L'impiego e la diffusione di questi tre grigi costituiscono un vero e proprio «giallo», in quanto tali vernici compariranno, anzi saranno prescritte per i caccia mono e bimotori, solo con la circolare L Dv 521/1, datata però novembre 1941.

Per chiarire tale incongruenza, l'unica spiegazione ragionevole rimane quella alla quale si attiene ormai la maggior parte degli esperti: la L Dv 521/1 non avrebbe fatto altro che avallare ufficialmente l'uso di colori impiegati già da un anno a livello di reparto, cioè senza precise prescrizioni.

Sul fronte balcanico e russo i '109 E mantengono la loro livrea in 71/02/65 oppure in 74/75/76 o 65, con la sola aggiunta della fascia e spesso delle estremità alari inferiori in 04.

Il fronte mediterraneo vede gli «Emil» impegnati soprattutto in Africa settentrionale; i velivoli vengono ben presto ridipinti con vernici più consone al territorio sul quale devono operare, cioè con schemi in 79 con chiazze in colore 80 per le superfici superiori, mentre quelle inferiori sono in 78.

Quasi tutti gli E da caccia appaiono con questa livrea, mentre i cacciabombardieri dello SKG 210 si limitano ad un semplice schema in 79 con superfici inferiori in 65, 76 o 78. Tanto gli uni quanto gli altri recano la consueta fascia in fusoliera e spesso le estremità alari inferiori (l'SKG 210 anche superiori) in bianco 21.

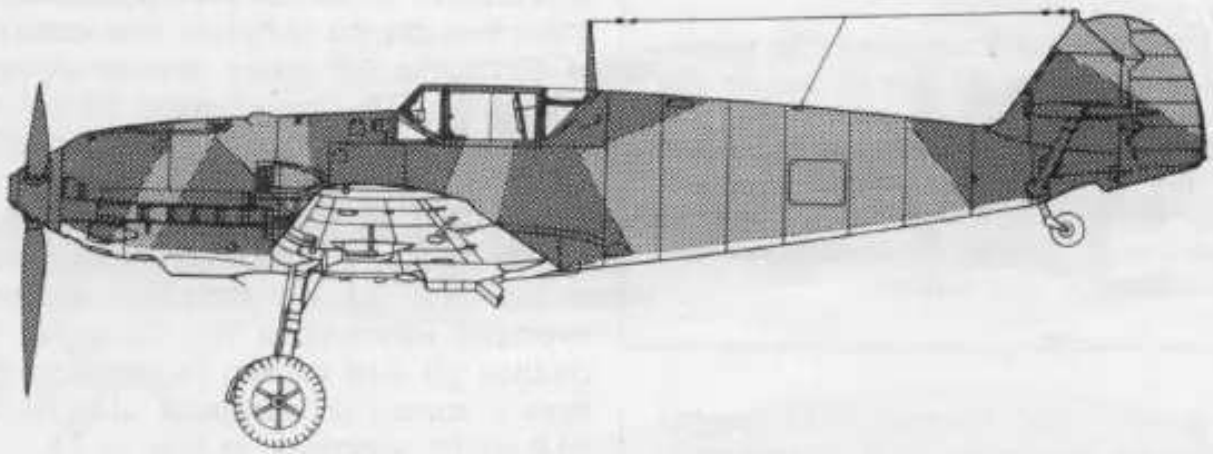
Un ultimo cenno riguarda i musi e l'area mobile del timone colorati in giallo 04 o bianco 21. Tale pratica trova la propria origine durante la battaglia d'Inghilterra ed il suo scopo fondamentale è quello di agevolare il riconoscimento e la riunione delle formazioni. Mentre i musi ed i timoni in 21 scompaiono in pratica alla fine del 1940, per riapparire sporadicamente sui '109 F e G, l'uso dello 04 in queste aree continua ed è una caratteristica costante nei Balcani, in Russia ed anche in Africa per breve periodo (velivoli del I/JG 27).

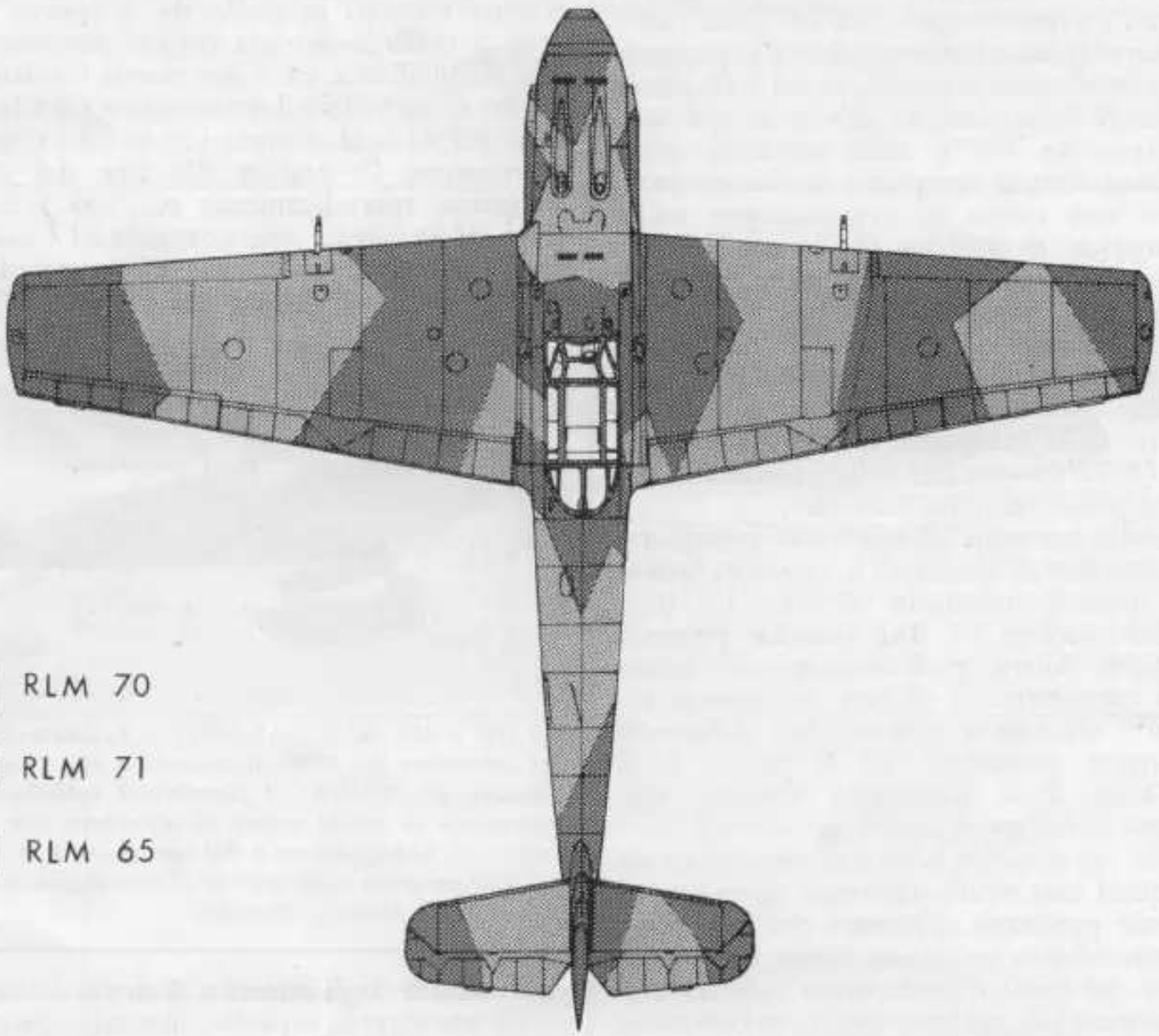
BF 109 E-4/B del II Schlacht/LG2, basato a Calais-Morck nel settembre del 1940. Il modello è dell'Hasegawa, ed è colorato in 71/02/65. I fianchi del velivolo sono stati «decorati» in modo rozzo ed affrettato con delle X in colore 71. Il poggiatesta è del tipo ridotto; la bomba è la AC 250 presente nella scatola di montaggio, notevolmente accorciata. (foto R. Bianchi)

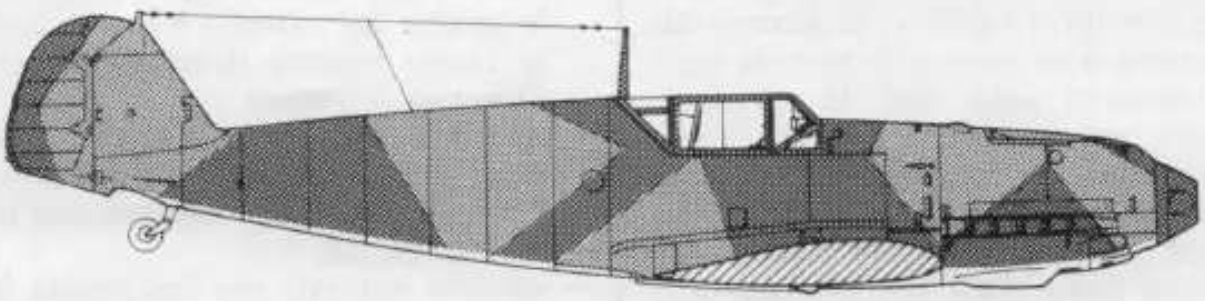
Colorazione degli interni e di alcuni dettagli

- 02 per tutte le superfici interne, compresi l'abitacolo, il seggiolino, i pozzetti del carrello e del ruotino, i radiatori, il lato interno dei frames del tettuccio, il poggiatesta blindato, le gambe del carrello e la struttura del ruotino, la faccia interna delle coperture del carrello, l'interno dell'ogiva
- 41 per il cruscotto e la centralina elettrica
- nero semilucido per l'impugnatura della cloche
- 02 o color metallo naturale per la parte centrale della cloche
- metallo naturale per l'estremità superiore della cloche
- cuoio rossastro o gomma nera semilucida per la guaina alla base della cloche e l'imbottitura del poggiatesta blindato

5







sc 1:72

RG 80

Nota alle tavole 5,6 e 7
La tavola 5 illustra lo schema più usato nei colori 70/71/65. Benché, per esigenze grafiche, il velivolo illustrato sia un E-4, tale schema in realtà è apparso solo sui BF109 E-1,2 e 3. Le tavole 6 e 7 mostrano invece i due schemi più comuni in 71/02/65, rispettivamente con linea di separazione di colori in fusoliera «alta» (tav. 6) e «media» (tav. 7). E' da notare infine come molti velivoli in 74/75/76 rechino uno schema assai simile a quello della tavola 6.

- nero semilucido per i volantini del trim e dei flaps
- kaki per le cinghie del seggiolino, con fibbie color argento lucido
- nero per i quadranti degli strumenti del cruscotto; i numeri e le lancette sono generalmente bianchi
- nero semilucido per i cerchioni delle ruote e del ruotino
- 70 semilucido per le pale dell'elica
- metallo naturale per il meccanismo di variazione del passo dell'elica posto alla base di ogni pala
- 02 o metallo naturale o colore delle superfici inferiori per il tubo di Pitot
- rosso 23 per la faccia superiore delle alette del trim sulle ali e sui piani di coda, e su entrambe le facce di quella del timone.

Principali varianti

E-1: 4 x MG 17 da 7,9 mm. (2 in fusoliera e 2 alari)
E-2: 2 x MG 17 in fusoliera e 3 x MGFF da 20 mm. (2 alari ed uno sparante attraverso l'ogiva)
E-3: 2 x MG 17 in fusoliera e 2 x MGFF alari
E-4: stesso armamento del precedente; tettuccio modificato ed introduzione del poggiatesta blindato

Bf 109 E-7/U/Trop dello SKG 210, W. Nr. 6431, con il tipico codice a quattro caratteri e schema mimetico in 79/78

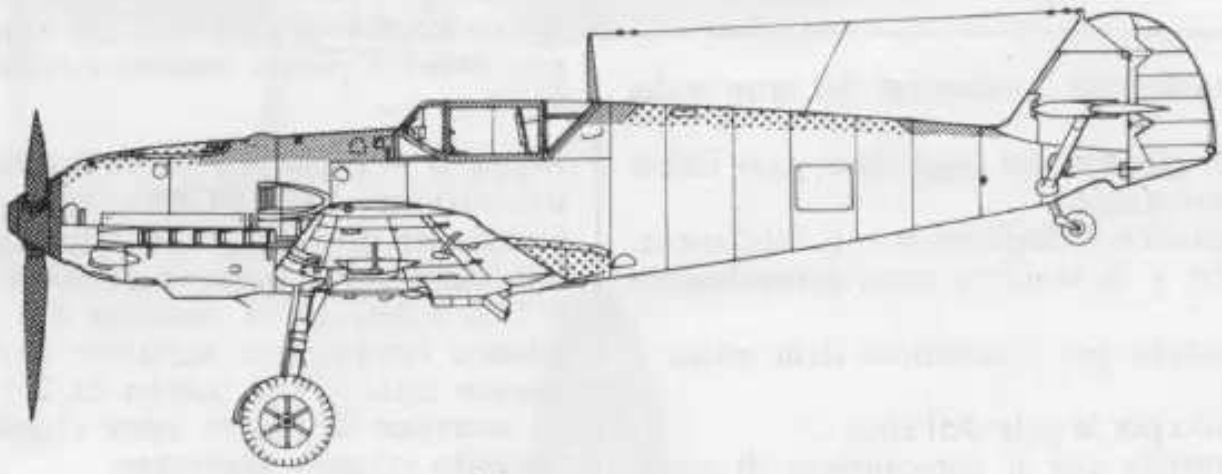
E-5: 2 o 4 x MG 17 (2 in fusoliera e 2 alari in sostituzione degli MGFF); una apparecchiatura fotografica tipo RB 21/18 in fusoliera
E-6: come sopra, basato però sull'E-3
E-7: 2 x MG 17 in fusoliera e 2 x MGFF alari; attacco ventrale per serbatoio ausiliare da 300 l. oppure attacco per bomba da 250 kg.; l'estremità anteriore dell'ogiva viene chiusa mediante un apposito «tappo» appuntito
E-8: 2 x MG 17 in fusoliera e 2 x MG 17 alari; attacco ventrale per serbatoio da 300 l.
E-9: 2 x MG 17 in fusoliera e 2 x MGFF alari; attacco per serbatoio ausiliare ventrale ed 1 apparecchiatura fotografica tipo RB 50/30 in fusoliera

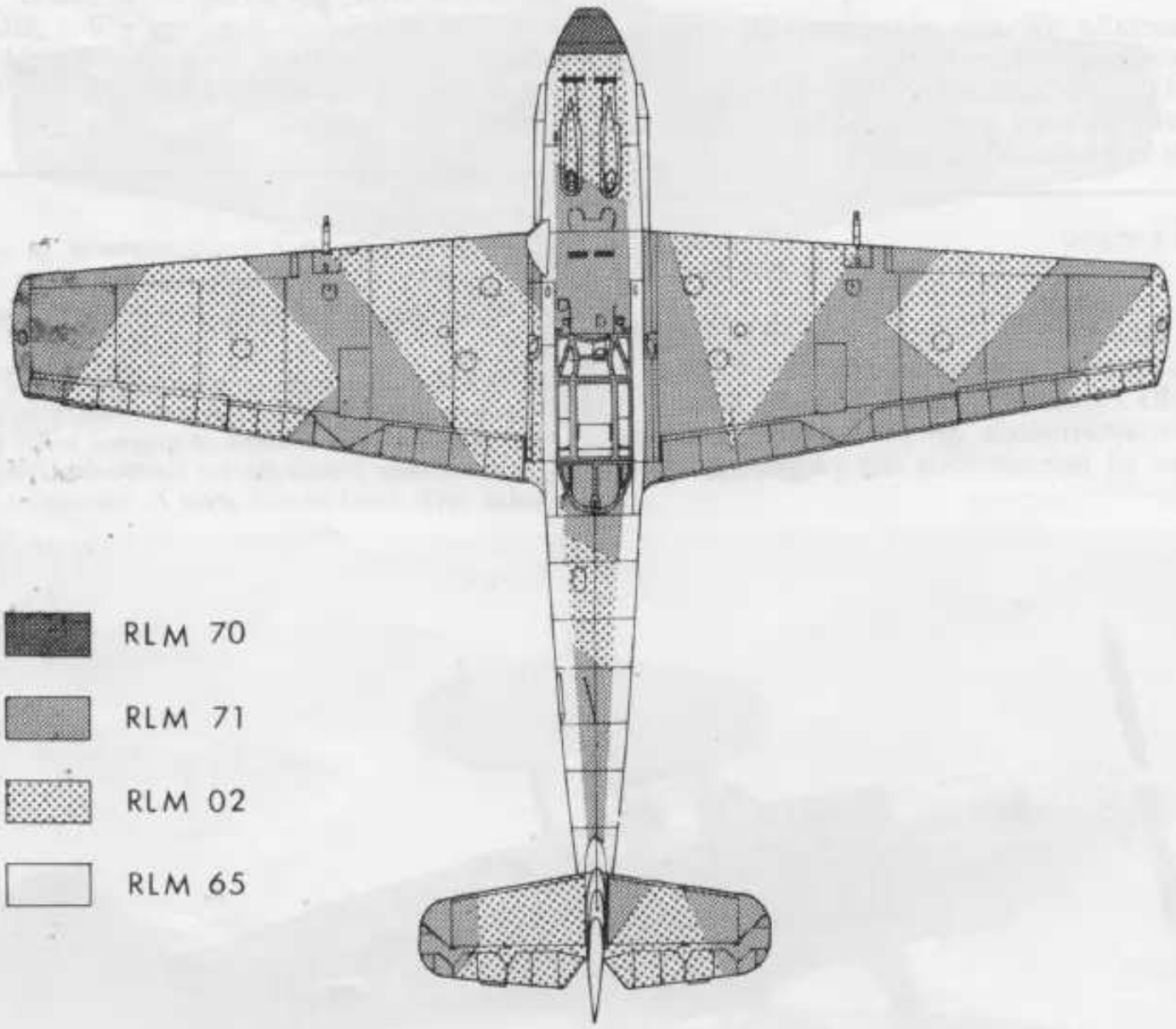
Sottoversioni

1) .../B: attacco per il trasporto e lo sgancio di una bomba da 250 kg. o attacco per 4 bombe da 50 kg. Applicato ad E-1, 3,4. (v. tav. 4A e B)

BF 109 E-4 del maggiore Wick, comandante del I/JG2. Il velivolo è in 71/02/65 (scatola Matchbox). I fianchi della fusoliera sono colorati «a spugna» in 71; sempre con lo stesso colore è stata ridotta l'ampiezza della filettatura bianca delle croci laterali. (foto R. Bianchi).

6

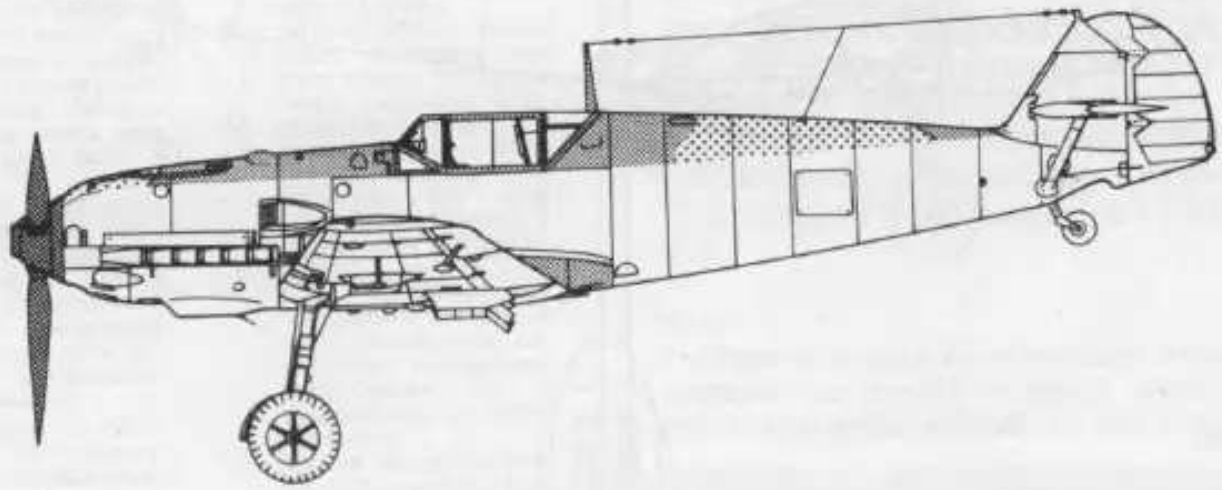


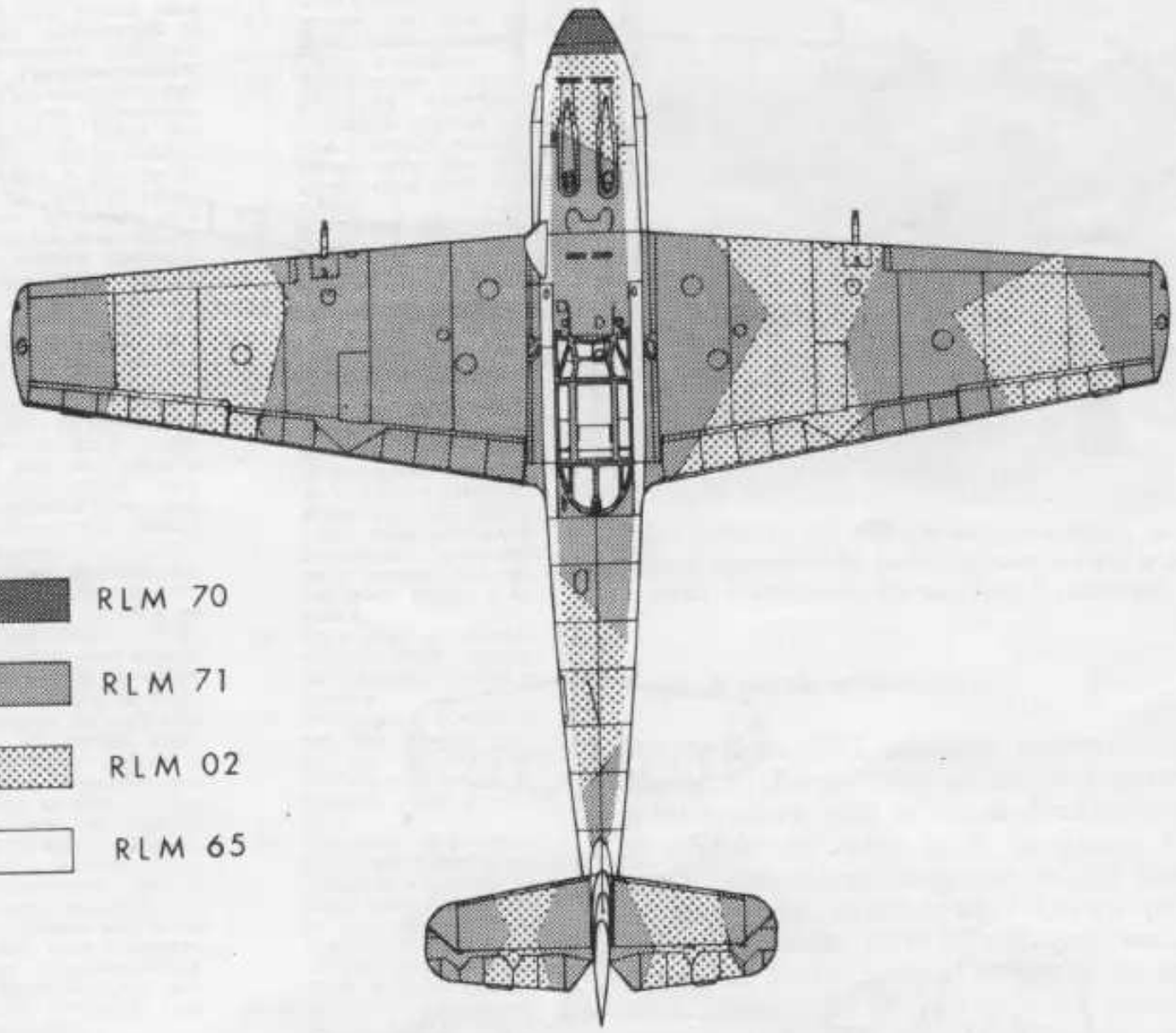


sc 1:72

RG 80

7

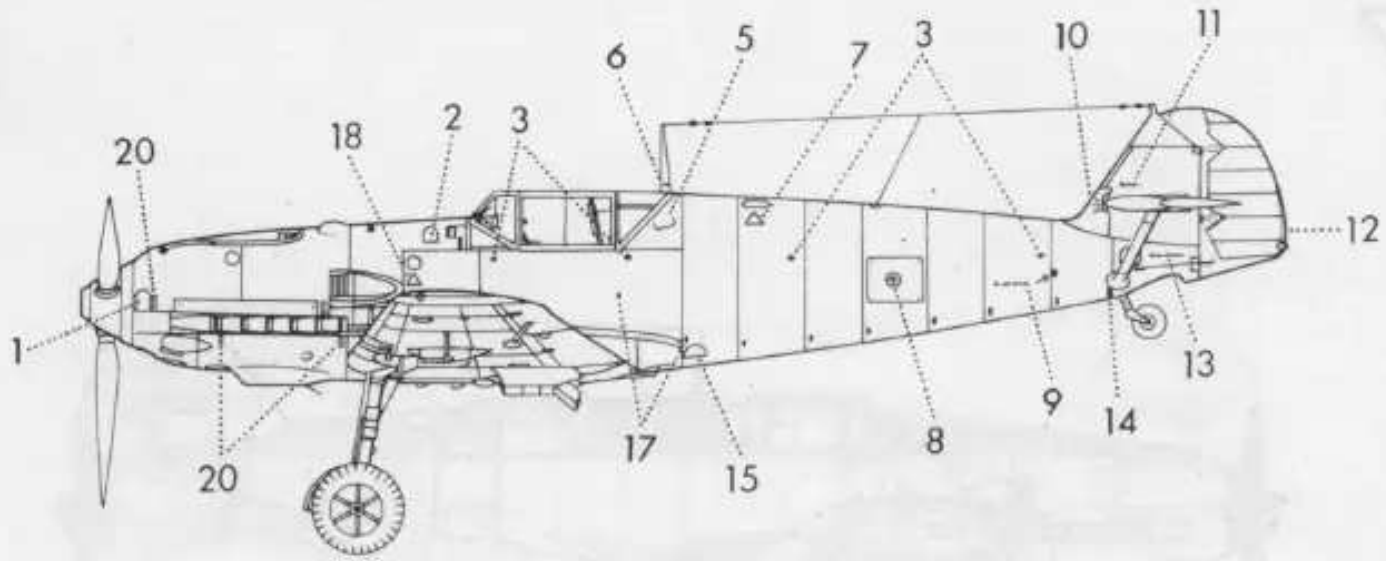


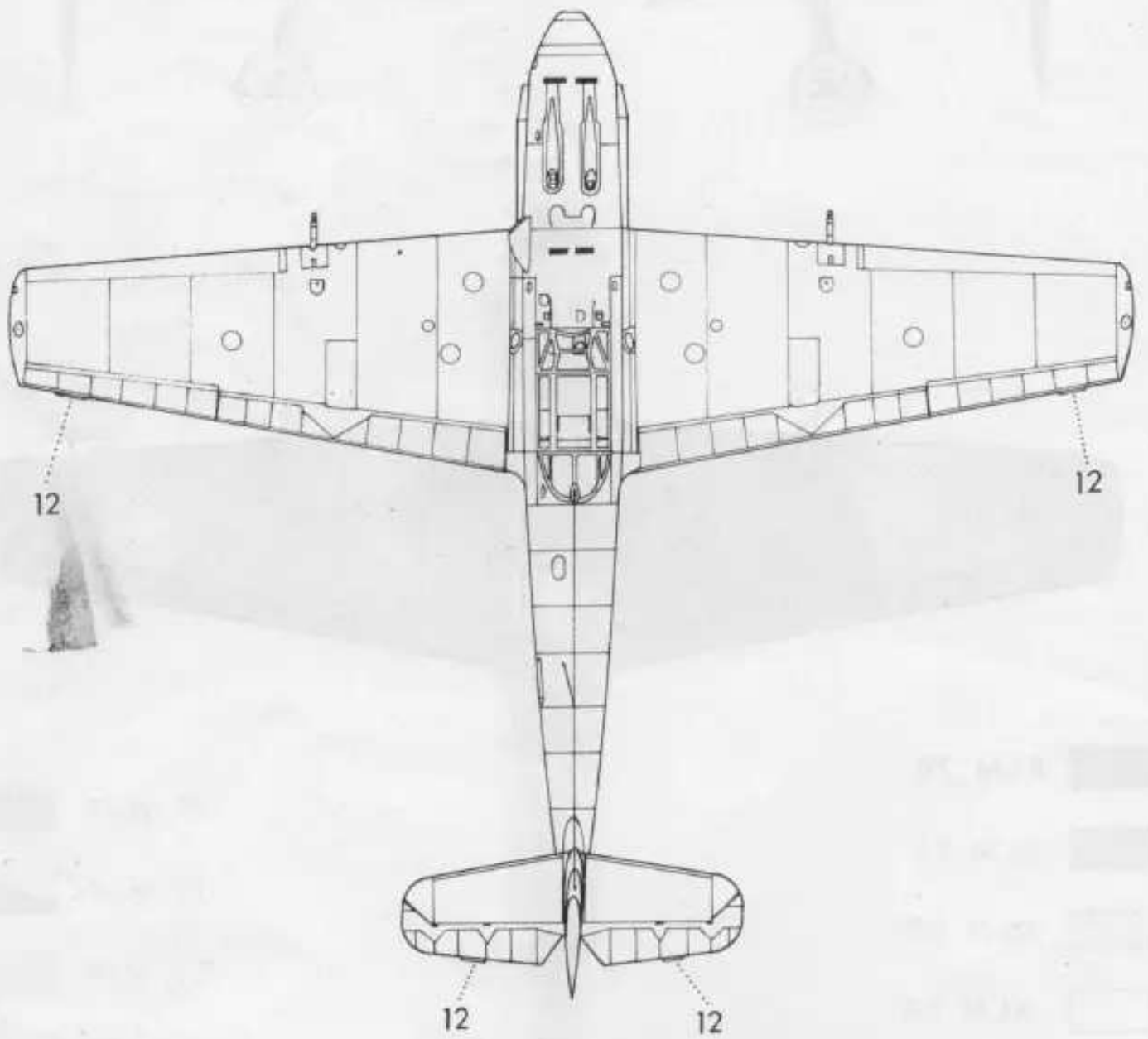


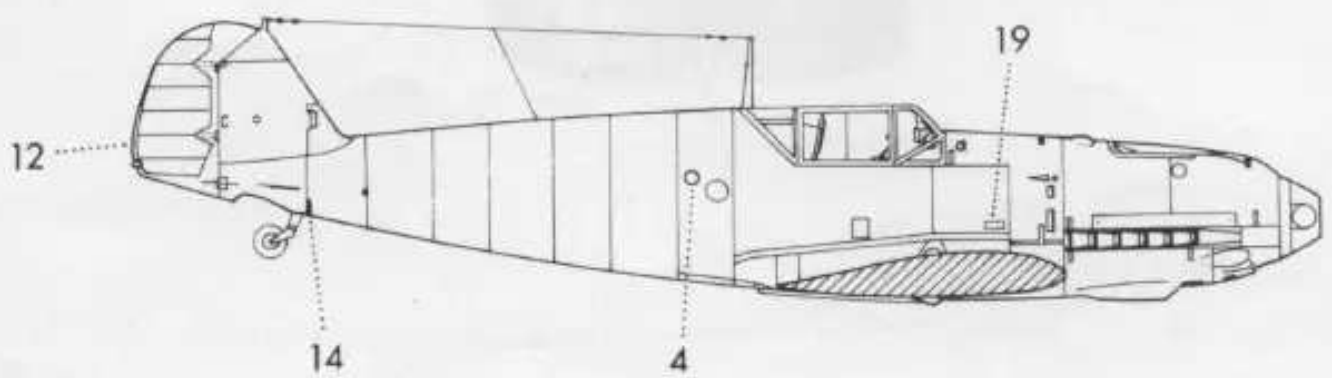
sc 1:72

RG 80

8







sc 1:72

RG 80

Legenda dello stencils

(Vedi anche Tavola 9)

1 bocchettone di rifornimento del liquido refrigerante. Bordo in verde 25 con scritta nera «Glykol Wasser 50/50». Solo a sinistra.

2 bocchettone di copertura dell'astina dell'olio. Bordo marrone 26 con la scritta nera «olpeilstab». Solo a sinistra.

3 punti di riferimento in fusoliera per l'allineamento orizzontale del velivolo. Scritta nera «WE», abbreviazione di «Wagerecht Einstellung», cioè posizione orizzontale. Solo a sinistra.

4 bocchettone di rifornimento dell'ossigeno e presa elettrica esterna. Il primo è costituito da un anello a settori alternati bianchi e blu, con scritte nere sopra «Sauerstoff f. Atemgerät» (ossigeno per l'apparecchiatura di respirazione) e sotto «Vor Anschluss ab» öl u. Fett» (lasciare l'apertura libera da olio e grasso); in alcuni velivoli all'interno dell'anello vi è la scritta nera «Explosiongefahr» (pericolo d'esplosione). La seconda è costituita da un anello rosso con sotto la scritta nera «24 Volts». Solo a destra

5 appiglio per la mano coperto da una piastra a molla. Bordo esterno nero con sopra la scritta pure nera «Hier eingreifen» (aggrapparsi qui). Solo a sinistra.

6 sostegno dell'antenna. Scritta bianca su fondo scuro e nera su fondo chiaro «Nicht anfassen» (non appoggiarsi). Solo a sinistra

7 bocchettone di rifornimento del carburante. Triangolo giallo con bordo bianco; al centro la scritta nera «87» oppure «C3» a seconda del tipo di carburante impiegato. Solo a sinistra.

8 attrezzatura per il pronto soccorso. Disco bianco con croce rossa. Solo a sinistra.

9 foro di sollevamento. Freccia e scritta nere «Hier anheben» (sollevare qui). Destra e sinistra.

10 barrette nere di controllo dell'incidenza dei piani di coda. Solo a sinistra

11 numero della cellula. E' costituito da un numero nero preceduto dalla scritta pure nera «W. Nr.», oppure «W. N°», oppure «W.N.», che sono tutte abbreviazioni della dicitura «Werk Nummer». Generalmente solo a sinistra.

12 lettere nere sul fondo rosso dell'aletta del trim «Nicht anfassen» (non appoggiarsi). Destra e sinistra.

13 pressione della gomma. Scritta nera «Reifendrück 4,5 atü» (pressione gomma 4,5 atmosfere). Solo a sinistra.

14 punto di sollevamento. Scritta e linea, a volte tratteggiata, nere «Hier aufbocken» (appoggiare qui il meccanismo di sollevamento).

15 scalino di salita. Bordo nero e scritta «Einstiegklappe» (scalino di salita) pure nera. Solo a sinistra.

17 numeri neri delle sezioni della fusoliera. Destra e sinistra

18 bocchettone di rifornimento dell'olio. Triangolo marron 26 con bordo bianco; spesso sotto due cerchietti rossi. Solo a sinistra

19 placca di identificazione del costruttore. Nero ed alluminio. Solo a sinistra

20 cerniere del cofano. Linea e scritta di allineamento «Zu» (chiuso) rosse. Destra e sinistra

21 pressione della gomma e della gamba del carrello. Scritte nere «Federbeindrück 25 atü» e sotto «Reifendrück 4,5 atü» (pressione della gamba 25 atmosfere - pressione della gomma 4,5 atmosfere). Destra e sinistra.

22 linea nera di allineamento della gamba del carrello. Destra e sinistra

23 indicatori di posizione del flap. Numeri neri (0° 10° 20° 30°» (il 20° è a volte scritto in bianco). Solo a sinistra.

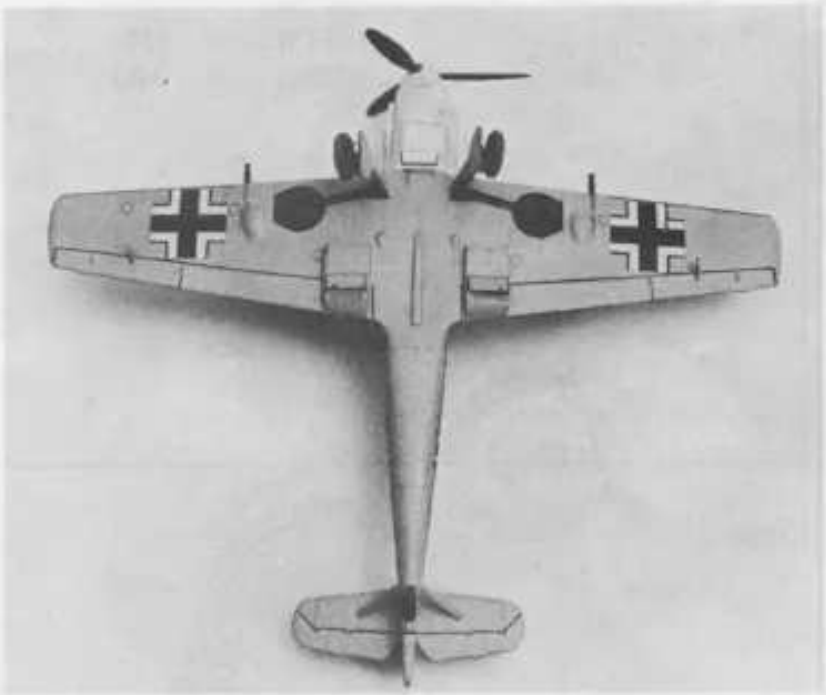
24 indicatore della posizione del flabello del radiatore subalare. Astina bianca al centro di un cerchio rosso. L'astina scompare in un foro quando il flabello è tutto aperto; sporge dalla superficie dell'ala quando esso è chiuso. Destra e sinistra.

25 linea di delimitazione delle aree di passaggio. Linea intera o tratteggiata in marron 28 o rosso 23. Destra e sinistra.

26 scritta in colore 28 o 23 «Nicht betreten» (non camminare)

2) .../N: impiega carburante a 96/100 ottani; riconoscibile esternamente solo dall'apposito triangolo giallo, al centro del quale è la scritta «C3» anzichè «87». Applicato ad E-4, 7.
3) .../Trop: grosso filtro antisabbia davanti alla presa d'aria del compressore ed attrezzatura per la sopravvivenza nel deserto all'interno della fusoliera. Applicato ad E-4, 5, 7. (v. tav. 2B)
4) .../N Trop: combina le caratteristiche delle due precedenti sottoversioni. Applicati ad E-4,7.
5) .../B Trop: combina le caratteristiche di cui ai punti 1 e 3. Applicati ad E-4.
6) U1 ed U2: corazzature addizionali nell'area dell'abitacolo e dei radiatori. Applicati ad E-7.
7) Z: dispositivo di surpotenza GM1. Applicato ad E-7.

Note:
1 - Tutte le varianti e sottoversioni dotate di carico bellico mostrano un piccolo cruscotto addizionale rettangolare posto sotto quello abituale. (v. tav. 10A)



Vista inferiore del 109 del maggiore Wick. Si notano i radiatori ricavati dalla busta Airform e l'aletta del radiatore centrale in posizione aperta. (foto R. Bianchi).

Fogli di decals addizionali

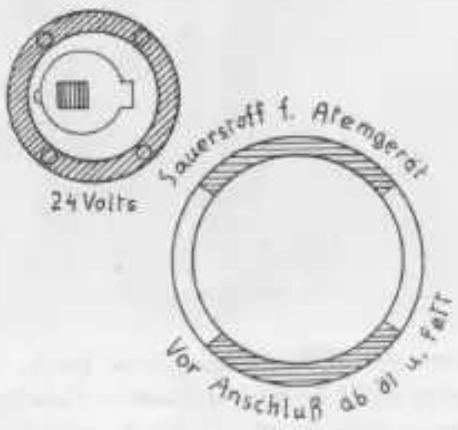
Per la scala 1/72 abbiamo innanzitutto il foglio Esci n. 3, che permette di ottenere quattro modelli (attenzione però al set di decalcomanie relative al velivolo del magg. Wick, in quanto tali insegne sono probabilmente spurie e non confermate). Sempre nella stessa scala abbiamo poi tre fogli della Microscale dedicati agli assi; nei fogli sono comprese anche insegne personali da applicare ad altre varianti del Bf 109 (F e G), nonché ad altri velivoli (FW 190, He 162); quelle relative agli Emil sono elencate qui di seguito, con l'indicazione fra parentesi degli assi ai quali si riferiscono:
Microscale 72-53 (von Werra, Wick, Oesau)
Microscale 72-54 (Mölders, Galland)
Microscale 72-64 (Heydrich, Scholz)
Esiste infine, per la scala 1/32, il foglio Microscale 32-19, che dà modo di ottenere tre esemplari del periodo relativo alla battaglia d'Inghilterra.

9

8

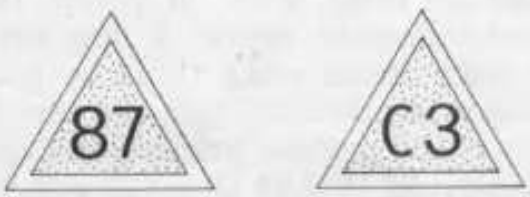
1

2



4

5



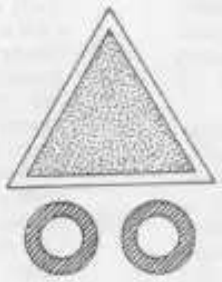
7

9

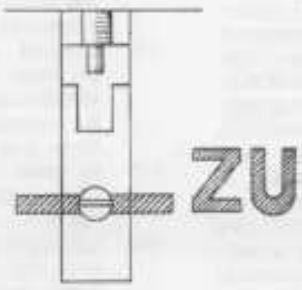
Hier anheben

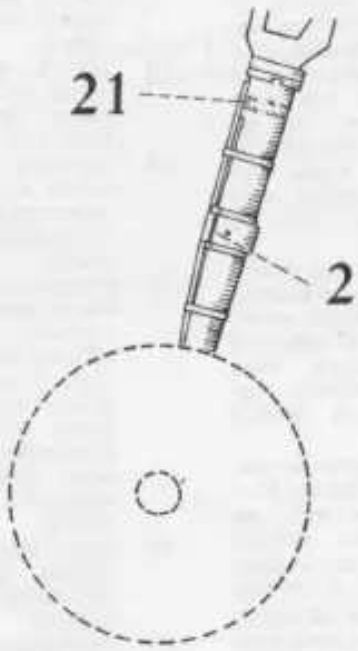
15

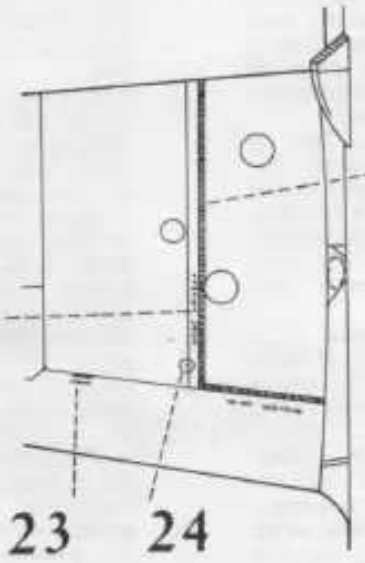
18



20







RG 80

Colori e loro equivalenze

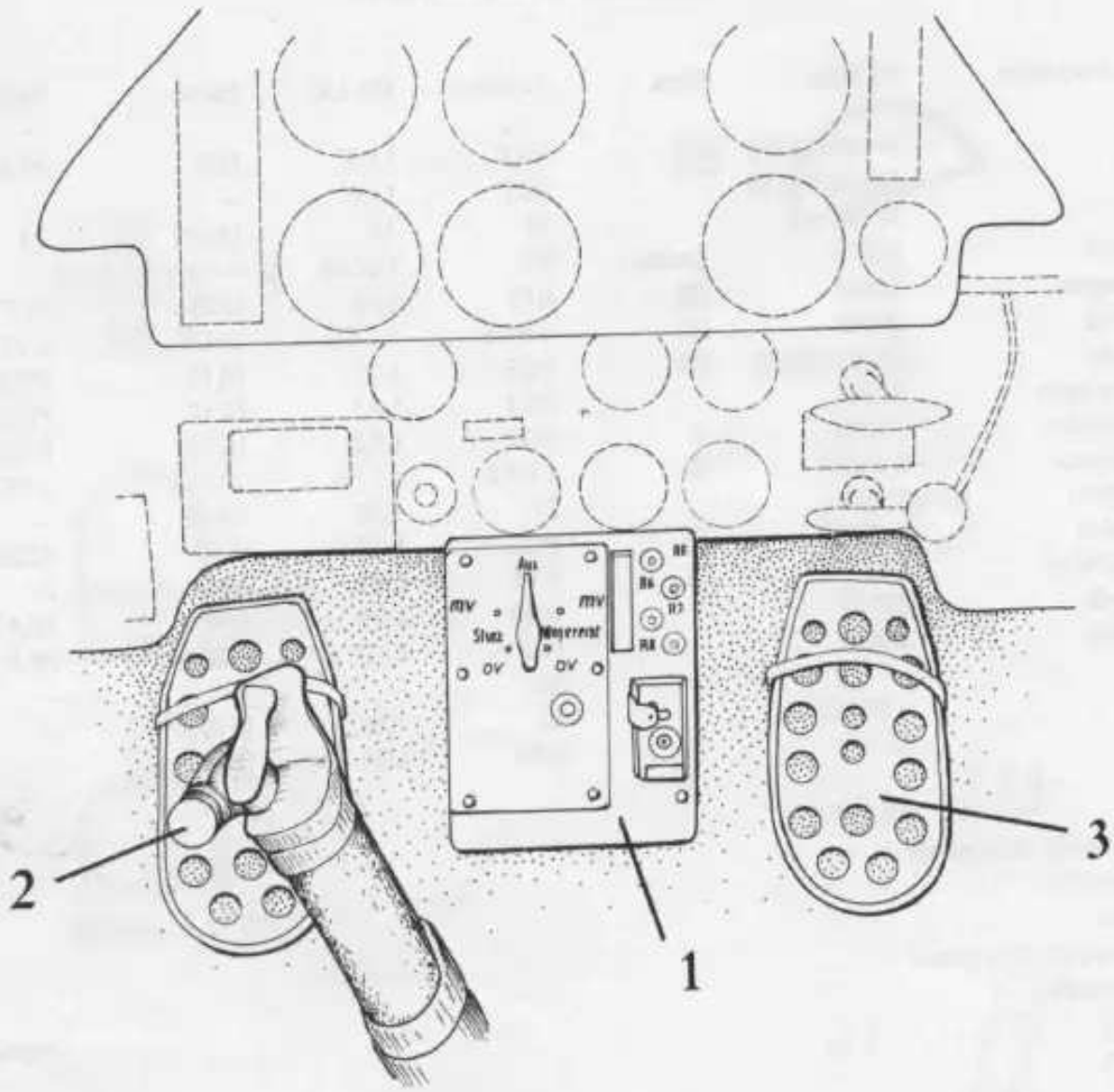
Numero R.L.M.	Denominazione	FS 595a	Note	Humbrol	Mo-Lak	Pactra	Polly S	Airfix
02	Grau	34159/34226	(1)	HG6	LG6	IG9	PCG83	–
04	Gelb	13655/33538		MC6	LC6	–	–	–
21	Weiss	37780		34	1M	IP104	11	M10
22	Schwarz	27038	semiluc.	85	FSC26	–	–	–
41	Gerätegrau	36081	(2)	HF5	LF5	IF26	PCF78	± M2
63	Hellgrau	36307	(3)	± HG6	± LG6	± IG9	± PCG83	–
65	Hellblau	35526/35622	(4)	HG5	LG5	IG10	PCG85	M22
70	Schwarzgrün	34052		HG1	LG1	IG14	PCG86	–
71	Dunkelgrün	34079		HG2	LG2	IG13	PCG87	±M17
74	Dunkelgrau	± 36081	(5)	± HF5	± LF5	± IF26	± PCF78	± M2
75	Mittelgrau	36231		27	10M	XF55	–	± M2
76	Weissblau	± 35622	(6)	HG3	LG3	IG12	PCG88	–
78	Himmelblau	± 35414	(7)	HT2	LR2	IR42	–	± M22
79	Sandgelb	30219		HU9	LU9	IV4	PCA816	–
80	Olivgrün	34096		HJ3	LJ3	IJ20	PCJ92	–
metallo naturale				56	–	–	–	–
cuoio		± 30215		62	12M	IP103	–	M23
kaki		33564		HN4	LN4	IN60	–	–

Note
(1) l'LG6 è il più simile all'originale
(2) leggermente scurito
(3) molto schiarito
(4) l'LG5 è il più simile all'originale
(5) leggermente schiarito
(6) molto schiarito
(7) molto schiarito

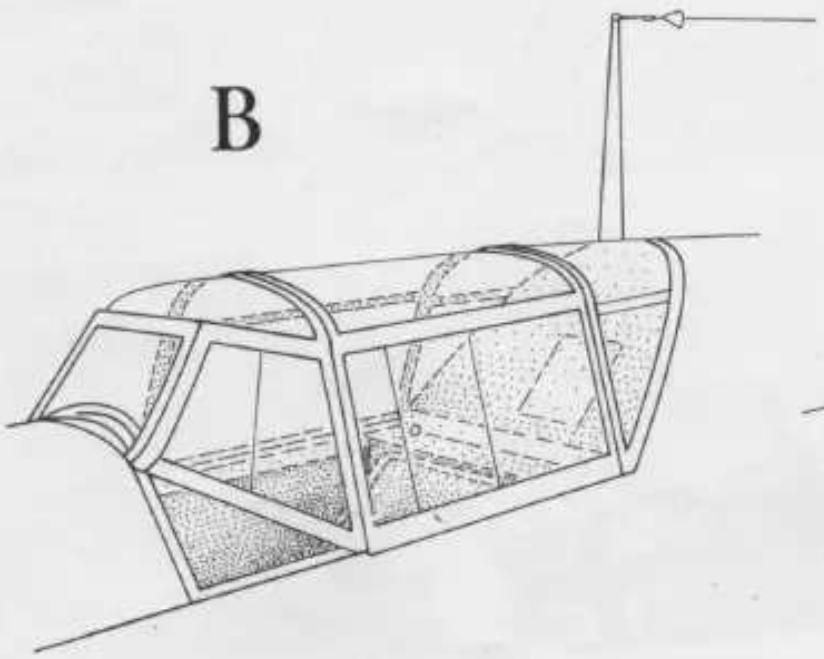
Tipico E/7 Trop. della 2/JG27 in 78/79/80. Il muso è in 04. Tanto il serbatoio ausiliare quanto il relativo attacco sono ricavati dalla busta Airform. Anche in questo caso il poggiatesta è del tipo «alleggerito». (foto R. Bianchi)

10

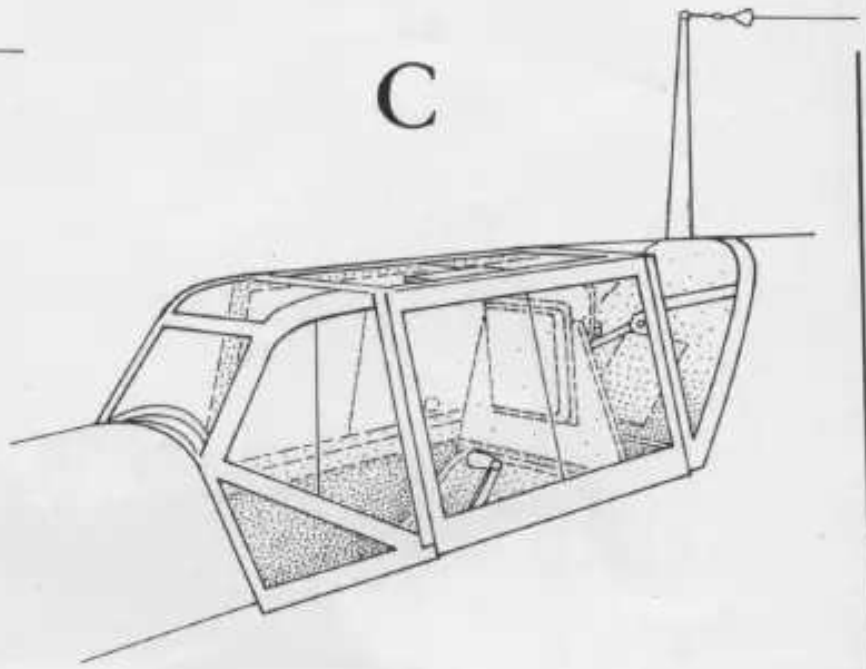
A



B



C



D

RG 80

Legenda tavola 10

A) 1 cruscotto ausiliario per lo sgancio del carico bellico, con predisposizione per lo sgancio in picchiata (Sturz) o in volo orizzontale (Wegerecht).
2 pulsante di sgancio del carico bellico, applicato alla cloche
3 variante della conformazione della pedaliera, forata anziché liscia.

B) Tettuccio delle varianti E-1,2 e 3

C) Tettuccio dell'E-4 in poi, si nota la presenza del poggiatesta blindato.

Dimensioni (in millimetri)

	Apertura alare	lunghezza	altezza
aereo reale	9900	8800	2500
1/144	68.7	61.1	17.3
1/72	137.5	122.2	34.7
1.48	206.2	183.3	52.1
1.32	309.3	275.0	78.1
1.24	412.5	366.6	104.1

Dimensioni delle insegne di nazionalità (in millimetri) (1)

	fusoliera	ali (super.)	ali (infer.)	svastica
aereo reale	650/900/900	800/1000/1000	800/1000/930	250/300/300
1/24	27.0/37.5/37.5	33.3/41.6/41.6	33.3/41.6/38.7	10.4/12.5/12.5
1/32	20.3/28.1/28.1	25.0/31.2/31.2	25.0/31.2/29.0	7.8/9.3/9.3
1/48	13.5/18.7/18.7	16.6/20.8/20.8	16.6/20.8/19.3	5.2/6.2/6.2
1/72	9.0/12.5/12.5	11.1/13.9/13.9	11.1/13.9/13.0	3.5/4.1/4.1
1/144	4.5/6.2/6.2	5.5/6.9/6.9	5.5/6.9/6.4	1.7/2.0/2.0

(1): la prima cifra indica le dimensioni minime, la seconda quelle massime e la terza quelle più usuali

Questo E-7 della 7./JG 26, impiegata per breve tempo nel settore africano nel giugno '41, illustra chiaramente il poggiatesta blindato di tipo «ridotto» cui si accenna nel testo.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

AA. VV. «Messerschmitt Bf109 B-E» Classic Aircraft n. 2 - PSL
T. Hitchcock «Messerschmitt O-Nine Gallery» - Monogram
W. Green «Augsburg Eagle» Macdonald
G. Van Damme «Messerschmitt Bf 109 E» - Edipem
Scale Models, febbraio 72
MAP Aeromodellers Scale Drawings n. 2790

Altre fonti consultate:

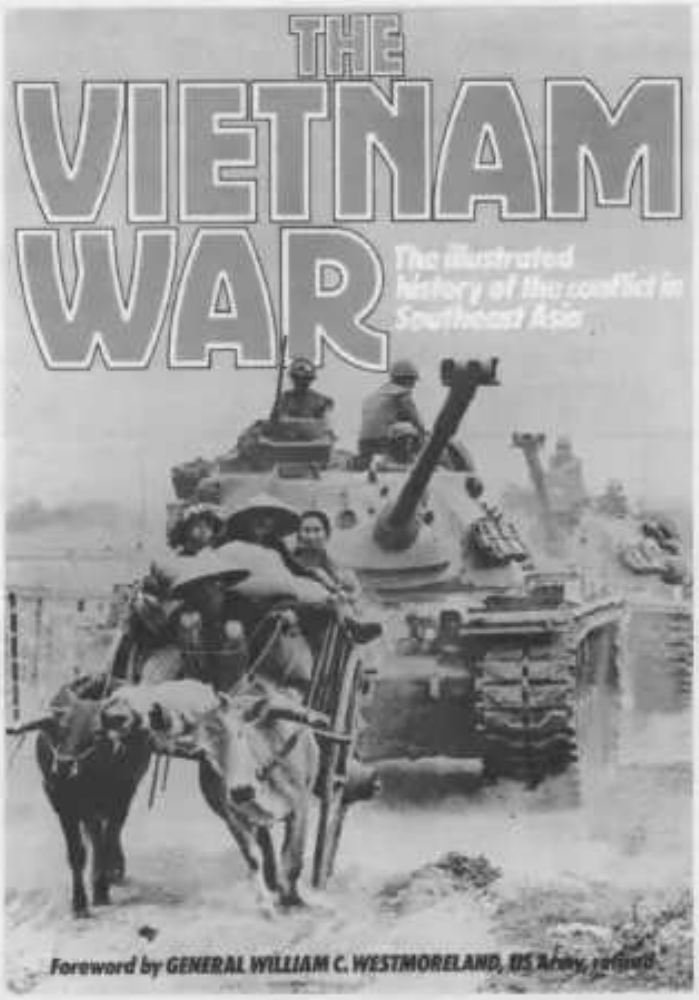
A.A. VV. «Luftwaffe camouflage & markings» - Vol. I-II - Kookaburra
AA. VV. «Luftwaffe painting guide» -Kookaburra
K.A. Merrick «German aircraft markings» - Ian Allan
K. Ries Jr. «Markierungen und Tarnanstriche der Luftwaffe im 2. Weltkrieg» vol. 1, 2, 3, 4 - D. Hoffmann Verlag.
A. van Ishoven «Messerschmitt Bf109 at war» - Ian Allan
B. Philpott «German fighters over England» PSL
B. Philpott «German fighters over the Med» PSL
Aircam/Airwar n. 6
Aircam n. 39 - 42 - 43 - S6
Profile n. 40
Koku Fan n. 11
Scale Aircraft Modelling novembre 1978 ed agosto 1979

NOVITÀ

ECCEZIONALE STRENNA 1980

LA STORIA ILLUSTRATA DEL CONFLITTO NEL SUD EST ASIATICO

CENTINAIA DI FOTO A COLORI E IN BIANCO E NERO SCHEMI-CARTINE



- 250 pagine
- grande formato
- **L. 25.800** (in lingua inglese)

CIÒ CHE MOLTI SICURAMENTE NON HANNO MAI VISTO

GENERAL DYNAMICS F-16

Recensione dei kits dell'F-16 (2ª parte)

1:72
HASEGAWA, MONOGRAM, REVELL, MATCHBOX, ITALAEREI

1:72 HASEGAWA (n. JS-110) F-16A L. 4.000

Pur presentando la confezione come F-16A il kit rappresenta invece, come indica correttamente l'illustrazione della scatola, l'YF-16 di preserie, ed è anzi il preserie più corretto offerto sul mercato. La confezione, il foglio di istruzione e l'insieme delle stampate si presentano all'occhio molto bene, come un dato quasi scontato della produzione giapponese. Anticipando un discorso che farò più avanti, è caratteristica di questi modelli un certo tipo di lavorazione, che non troviamo né in Europa né in America, cioè una estrema nitidezza dello stampo affinata a una precisione negli incastri e negli spigoli vivi. Ciò dipende, oltre che da una differente filosofia di lavoro, all'aver dovuto ricreare da zero tutte le metodologie (e le macchine) per un certo tipo di attività.
Questo modello è dunque stampato molto bene e l'assemblaggio è eccellente, personalmente trovo che l'estrema precisione (non oso chiamarla perfezione perché non esiste in assoluto) mi faccia un po' paura, mi posso limitare cioè agli interventi necessari a qualsiasi modello, stucco e carta smeriglio, quasi sacrileghi su un kit tutto in negativo. Questa è comunque una mia opinione e si deve intendere per tutta la produzione giapponese, questo è realmente un buon modello e comunque l'unico vero YF-16 in quanto le altre confezioni offrono in realtà o degli ibridi o degli FSD. Dimensionalmente è corretto e, soprattutto, sono riprese fedelmente le forme e i volumi del velivolo originale; mi è piaciuto parecchio la bocca del cannone e l'attaccatura della particolare manta alare sotto l'abitacolo. Non vengono offerte opzionabilità se non nella colorazione riferite al primo prototipo in alcuni stadi della sua carriera (vedere profili 1 e 2) con la dicitura YF-16 sulla deriva o tagliando la Y e aggiungendo il 53 nella veste «Saloniera»; decals anche per il 2° prototipo nello schema mimetico a nuvola e aggiungo, per lo schema successivo interamente monogrigio (prof. 6) utilizzando gli stessi serial number.

I carichi esterni comprendono due AIM-9C/D Sidewinders, due pod ECM, due bombe laser guidate Paveway KMU-351, di cui non consiglio l'installazione, anche se spettacolari, perché poco usuale; è compreso anche un serbatoio ventrale che confesso però di non aver prove sicure della sua applicazione nei prototipi.
Buono il trasparente, tragici sia il pilota e il seggiolino eiettabile, che non rappresenta manco per niente l'Escapac IH-8 montato nelle prime versioni conviene ricostruirselo. La parte trasparente n. 2 che simula l'Head-Up Display è di forma sbagliata, correttamente dovrebbe essere rettangolare. L'unica cosa che mi ha lasciato in dubbio è la dimensione delle pinne ventrali, un po' troppo grosse: mi sembrano più simili, a quelle dei velivoli di serie.
L'ugello di scarico è in posizione di massima apertura, non è rappresentato il gancio di atterraggio. Buona la scomposizione della presa d'aria che permette una riproduzione molto pulita.

1:72 MONOGRAM (5200-0200) F-16 FIGHTER L. 3.800

Questo kit è il fratello minore dello stesso soggetto offerto nella scala 1:48, e ne riporta bene o male i pregi e i difetti. La denominazione della scatola, un po' generica non chiarisce la versione proposta: la forma del muso lo qualifica come propotipo mentre le decals, il s/n 50745 e le bandierine sul muso lo danno come il primo esemplare di serie FSD. In realtà, nel momento in cui è uscito di fabbrica questo velivolo, non erano note con esattezza le diversità con i precedenti, e i tecnici della MONOGRAM hanno fatto un po' di confusione. In un vecchio catalogo ho ritrovato (1977) lo stesso kit con i codici 01567 del primo prototipo...
Il modello rappresenta come forma del muso e delle pinne inferiori un YF-16; le dimensioni invece delle ali, dei piani di coda, la posizione della bocca del cannone e la nuova bozza del medesimo, i sensori ECM appartengono a un F-16A.
I dati rappresentano abbastanza bene la situazione di paradosso che si viene a creare facendo una delle due versioni: scegliendo il male minore, conviene, data l'impossibilità di cambiare la forma del muso, optare, per un YF-16 e al limite tagliare un po' le ali e i timoni.
L'abitacolo invece è abbastanza fedele, il seggiolino, esatto come dimensioni ha l'imbottitura a forma di materassino da spiaggia: se non ci si monta sopra il pilota (è una tentazione perché è parecchio bellino) conviene stuccarlo per appiattirlo tutto. Un po' spesso, anche se limpido, il trasparente. I portelli del carrello anteriore sono quelli dei prototipi, divisi in due parti; se si vuole fare invece un esemplare di serie bisogna incollarlo assieme e asportare la parte anteriore da stuccare nell'alloggiamento.
L'ugello di scarico è in posizione intermedia. I carichi di caduta comprendono un serbatoio ventrale, i due serbatoi alari, due AIM-9C/D Sidewinders e due eiettori MER e un carico di bombe ordinarie MK.83 o meglio dei simulacri delle medesime. Le decals sono un po' mediocri: sbagliate nei colori, lucide e poco nitide offrono soltanto l'alternativa del primo F-16A 50745.
Si tratta in complesso di un modello pieno di errori, alcuni irreversibili; per contro, si monta piacevolmente e ha quella caratteristica comune a tutti i modelli MONOGRAM di offrire un set per «giocare» nel senso più nobile del termine, la plastica è duttile e si lavora bene. Per fare un confronto con un modello giapponese, che io trovo più «freddo», la Ditta americana ha uno stile che non è nelle riproduzioni a pantografo di un modello originale, ma di creare un insieme di parti (e di accessori come piloti, aperture nella fusoliera e scalette) per soddisfare il piacere di occupare con soddisfazione il tempo libero.

1:72 REVELL (H-22) F-16A L. 6.800

Questo kit è fedele alla dicitura della scatola (ma non alle decals) e rappresenta effettivamente un F-16A di serie, ed è tuttora il miglior modello in questa scala per chi vuole fare un velivolo di dotazione.
La confezione è attraente e illustra tutti gli accessori contenuti: due meccanici, trattore, scaletta, barra di traino, motore estraibile con due ugelli di scarico (a flabelli aperti o chiusi) e una serie di carichi di caduta comprendenti quattro AIM-9L Siderwinders, quattro tipi di serbatoi alari (due sono un po' inusuali) e uno ventrale, due pod ECM, due MER e delle bombe ordinarie Mk.82 Slick.
Il modello è figlio di quella filosofia che ho illustrato nella recensione precedente, quella cioè di offrire non solo un modello, ma tutto un insieme di cose per un montaggio con soddisfazione.
Non ho una grande stima comunque per gli stampi REVELL, la produzione americana non è molto precisa e lo stampo nel tempo tende ad accumulare un po' di bave; è una cosa che abbiamo notato in diversi modelli di cui avevamo un ben diverso ricordo anni fa: incuria nella manutenzione e troppa produzione stanno rovinando diversi buoni modelli (da notare che questo è un inciso che faccio non in particolare a questo kit, ma una situazione che in generale coinvolge parte della produzione mondiale). Le dimensioni delle ali e di tutti gli altri elementi sono corretti, la posizione della bozza posteriore del cannone è un po' distante da quest'ultimo e il tubo di Pitot è quello dei prototipi.
Abbastanza buono il seggiolino come dimensioni anche se un po' spartano, come l'abitacolo a «vasca da bagno»
La caratteristica principale del kit è quella di offrire delle alternative al montaggio: aerofreni aperti o chiusi, cinematismo (è l'unico in questa scala) dei cockpit, ugello variabile, notevoli possibilità di scelta per i carichi di caduta. Per contro,

anche se la fusoliera è in negativo e i dettagli non mancano, bisogna lavorare un po' per pulire le stampate e il montaggio non è brillantissimo; era inutile ad esempio fare le ruote di tutti carrelli girevoli con dei pezzi fuori scala.
Le decals si riferiscono assurdamente ai primi due prototipi, s/n 01567 con la dicitura F-16 sulla deriva, e per il secondo s/n 01568 nella finitura monogrigio integrale; questo nelle intenzioni, nella realtà il numero di matricola è inspiegabilmente 07515 per il primo e 07516 per il secondo con il giallo anziché l'arancione negli stencils.
Le decals sono comunque opache e abbastanza nitide, con un po' di collage e un po' di vernice si possono portare in una configurazione corretta. Potremmo usarle comunque solo col kit MONOGRAM deficitario di decals decenti se lo facciamo come YF-16. E il nostro F-16A REVELL?
Se vogliamo realizzare il primo di serie, s/n 50745, potremmo usare parte delle decals già offerte e ricostruirci il numero di matricola e le bandierine sul muso (ahi!); consiglio invece di affrontare con un po' di fantasia tutte le colorazioni adottate fino all'impiego operativo compreso, sia nell'USAF che nelle forze aeree europee.

1:72 MATCHBOX (PK-122) F-16A/B L. 2.650

Questa confezione rimane, fino all'uscita dell' ITALAEREI, l'unica che offre sia la versione monoposto che biposto di serie. Il solo motivo per acquistarla è voler fare un F-16B a tutti i costi, perché la riproduzione è la più tragica esaminata finora. Diciamo però che non è un modello sfortunato nella gamma MATCHBOX, per chi conosce la produzione di questa Ditta, sa che è sua precisa politica realizzare i modelli così fatti. Conta molto di più sulla confezione come presa sul pubblico (dichiaratamente giovanile) che sulla precisione degli elementi e sulla finezza dello stampo: ormai è diventato un modo di dire corrente «solchi-profondi-come-un-MATCHBOX».
Le dimensioni sono comunque esatte, il compromesso per realizzare due versioni fa sì che solo quella biposto sia corretta, per il monoposto viene offerta una semi-fusoliera con una gobba da fare invidia a un cammello. Lo stampo è pulito e i pezzi si assemblano bene, e questo è il merito maggiore che unito alla robusta plastica lo fanno un modello a prova di urto.
Un po' fantasiosi i sedili, i trasparenti sono spessi, la bozza del cannone è sbagliata, manca un radar d'allarme alla base della deriva e diverse luci di posizioni, i sensori ECM e il portello del carrello anteriore è ancora scomposto nei due pezzi dei prototipi.
Esuberante la panoplia dei carichi esterni: ben sei AIM-9 (?) Sidewinders, due MER e bombe ordinarie Mk.82 Slick, ben sei serbatoi alari (di cui due assolutamente inventati e di sezione quadrangolare) e uno ventrale.
Tutti quanti però lasciano alquanto a desiderare come forma e come finitura; la cosa più interessante del kit è il foglio decals, corretto nei colori e molto ben inciso, lo si potrebbe sfruttare ottimamente per l'F-16A di REVELL deficitario di questo argomento.

1:72 ITALAEREI ( ) F-16A/B L. 3.500

Al momento in cui scriviamo il modello non è ancora uscito sul mercato.

1:48
TAMIYA, MONOGRAM, OTAKI, ESCI

1:48 TAMIYA ( ) YF-16 L. 8.000

Di questo modello si è persa la reperibilità sul mercato nazionale.
L'importatore ha assicurato che avrebbe riconfermato le ordinazioni; sul nuovo catalogo il kit era però vestito con le insegne del 388th che ha in dotazione i nuovi F-16A.

1:48 MONOGRAM (5401) F-16 Fighter L. 6000

Anche di questa confezione devo riprendere le critiche fatte per la scala più piccola della stessa Ditta: non si chiarisce immediatamente a che tipo di versione si fa riferimento. Si tratta di un ibrido con le ali e i timoni dei velivoli di serie, il muso e il portello anteriore dei preserie. La bocca del cannone e la relativa bozza sono degli FSD, i sensori ECM sono così brutti che assomigliano a niente. Per contro l'abitacolo e il cruscotto sono

parecchio buoni, il pilota è nella miglior tradizione MONOGRAM, parla da solo, il seggiolino ha di nuovo quella strana imbottitura da materassino. Se non fosse per tutti questi errori che ho rilevato interessandomi all'argomento, avrei potuto montare il kit con la massima disinvoltura perché la stampata è pulita e l'assemblaggio è eccellente; non ripeto il mio punto di vista sulla politica MONOGRAM già fatta per l'1:72, ma si adatta perfettamente in questa situazione. E' un peccato, fondamentalmente conviene farne un prototipo però bisogna portare un sacco di modifiche e quella più evidente, la bozza del cannone, è irreversibile. Le decals offerte si riferiscono come s/n al primo prototipo, 01567; soltanto che nella realtà troviamo scritto 01576: per utilizzarle correttamente basta un piccolo taglietto e una semplice inversione. Sbagliato il colore blu nelle scritte USAF, doveva essere nero, il resto del foglio è comunque abbastanza nitido, corretto come dimensioni e opaco. Peccato che comunque, facendo un F-16A, la confezione non possa offrire nessun aiuto. I carichi di caduta comprendono due AIM-9C/D Sidewinders e i due classici serbatoi ausiliari tipici solo dei prototipi. Ricordo che attualmente il serbatoio ausiliario standard operativo differisce da questi ultimi come forma e dimensioni: è tronco nella coda.

1:48 ESCI (4010) F-16A L. 7.000

Questo modello rivela la sua discendenza, come scomposizione e come dettagli, del kit MONOGRAM, senza riprenderne le indecisioni. Rappresenta tuttora l'unica scatola nella scala grande di un velivolo di serie, con tanto di decals e stencil. Fondalmentalmente è un modello più che onesto, senza dettagli e incisioni sconvolgenti (è tutto finemente in positivo come il precedente) lamenta purtroppo il fatto di essere nato nel momento in cui la serie FSD incominciava ad essere operativa e alcuni particolari non erano conosciuti: mancano così i radar d'allarme posteriori, e diverse luci di posizione, il seggiolino rappresenta un Escapac anziché un Douglas Aces II definitivo. I difetti principali sono nell'abitacolo: il seggiolino è troppo verticale, dovrebbe essere più inclinato all'indietro, il cruscotto regge la palpebra del medesimo creando una sgradevole luce vicino alla fusoliera un po' «tanto» di stucco coprirà il buco. Un'altra cosa da stuccare è quella strana onda che crea la manta dell'ala appena sotto l'abitacolo, ripresa dal kit precedente: in tutti e due i modelli conviene eliminarla vista l'inesistenza. L'armamento di caduta comprende gli ormai sfruttati serbatoi ausiliari (da non usare) e due AIM-9C/D Sidewinders; i piloni subalari hanno dei bulloni da eliminare. Il portello del carrello anteriore è scomposto in due elementi ma il foglio di istruzione chiarisce come portarlo allo standard corretto. Il foglio decals ottimamente stampato offre all'esemplare s/n 50747 terzo velivolo FSD, le coccarde delle forze aeree olandesi, danesi, norvegesi e belghe; lo schema mimetico per queste ultime (di cui il colpevole è il sottoscritto) è inventato, nella realtà tutti gli F-16A hanno lo schema mimetico a tre toni di grigio, ma al momento dell'uscita della confezione si era dovuto ipotizzare uno schema e fino ad allora si pensava alla ripetizione dello schema a tre toni americano. E' offerto il cinematismo (come il precedente) del cappottino.

1:48 OTAKI ( ) YF-16 L. 3.800

L'intera gamma OTAKI non viene più importata in Italia e questo modello è praticamente non più reperibile.

1:32
HASEGAWA, REVELL

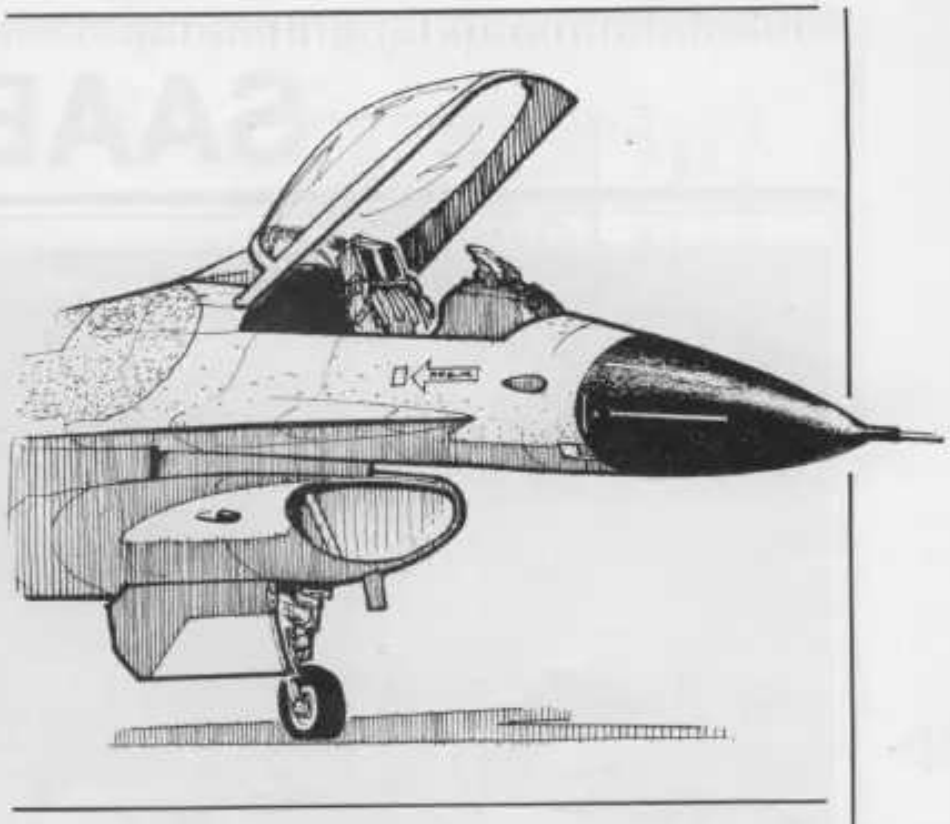
1:32 HASEGAWA ( ) F-16A L. 28.500

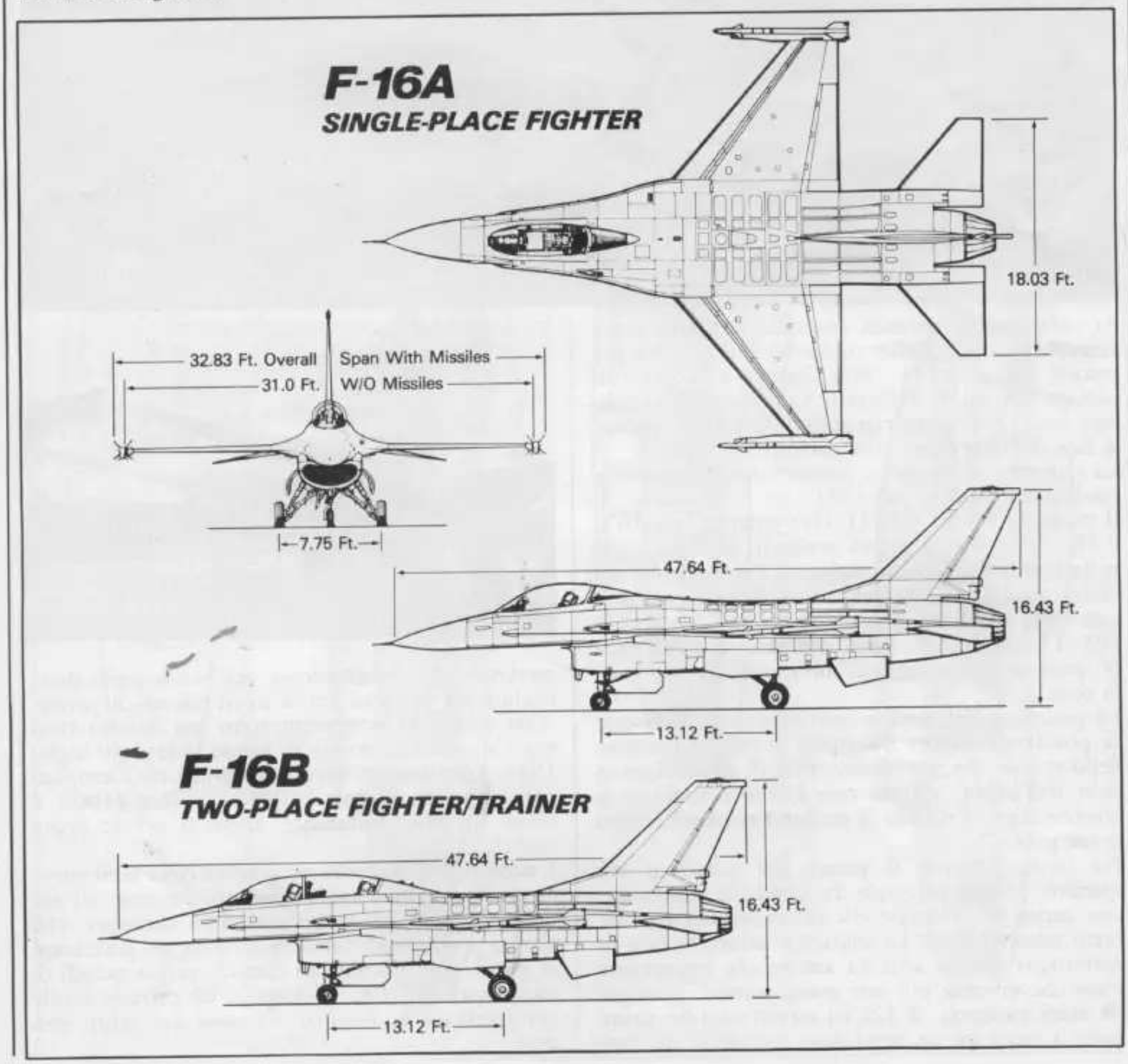
Dichiarato l'anno scorso da una rivista americana Model Of The Year, rappresenta la più dettagliata riproduzione (e la più costosa...) di un F-16 oggi sul mercato. Tralascerò una recensione approfondita sia perché errori evidenti non ci sono, sia perché chi vuole affrontare la spesa e la costruzione di un simile mostro parte convinto e non si lascia influenzare da queste righe. E' un modello eccezionale sotto parecchi punti di vista, l'unica cattiveria che mi permetto è ritrovare l'imbottitura del seggiolino fatta a materassino, sarà che ai giapponesi piace da matti. Un po' abbondante il

carico di caduta, gli AIM-7E Sparrow non sono in dotazione.

1:32 REVELL ( ) F-16A L. 23.500

Dopo che è uscito il gigante Made in Japan, gli americani hanno potuto risparmiare nella progettazione copiandolo brillantemente. E' un modello che data la sua posizione nei confronti del precedente e la sua scarsa reperibilità ho esaminato ancora meno, ha il vantaggio di un costo minore contro una qualità di stampo e incisione che conosciamo.
La mia opinione comunque nei confronti di questi modelli in scala gigante, è che vengono offerti ad un prezzo al pubblico decisamente sproporzionato per il valore reale del prodotto. Qualche centinaia di lire di plastica. Se la rivista che state leggendo fosse venduta con lo stesso rapporto di guadagno, costerebbe quasi un biglietto con un bel Michelangelo.■

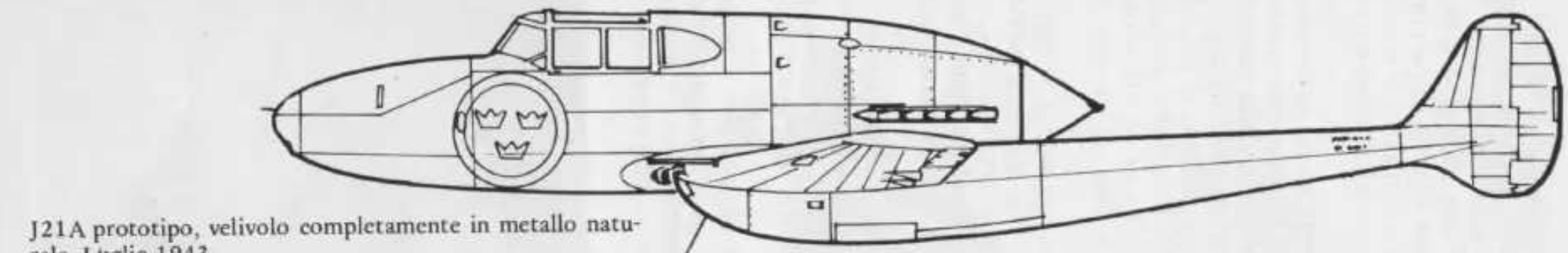




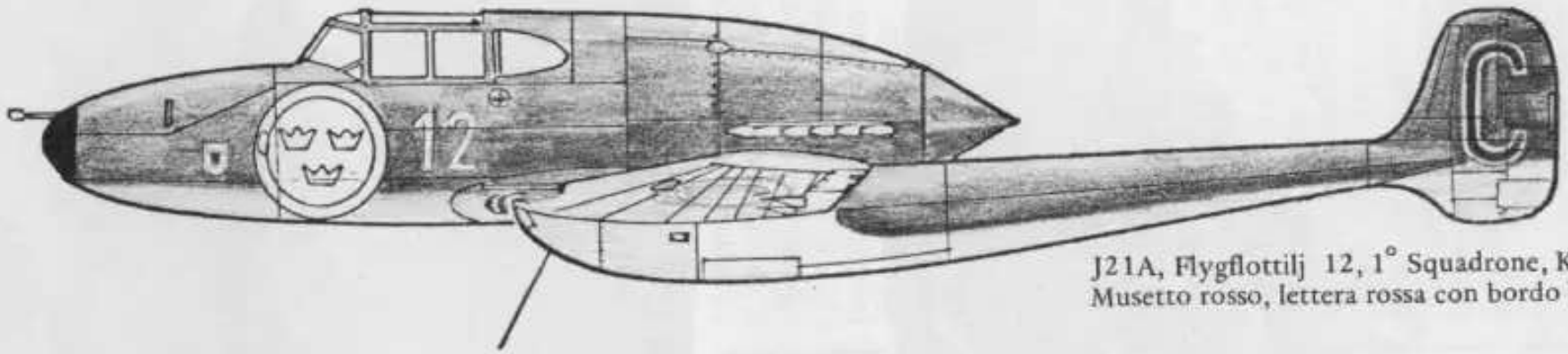
SAAB J-21

Ai cacciatori di modelli «esotici» non sarà certo sfuggita la novità Heller riguardante il J21. Ma per coloro che di J21 non hanno mai sentito parlare, «Aerei Modellismo» ha pensato di pubblicare una breve nota riguardante il caccia svedese al fine di facilitarne la costruzione.
La richiesta di un caccia intercettore, interamente svedese, fu emanata nel 1941.
Il progetto SAAB del J21, chiaramente ispirato al P.38, si impose per una serie di vantaggi insiti nella formula, quale ad esempio l'armamento non limitato all'azione dell'elica e la visibilità aumentata dalla posizione posteriore del motore un DB 605 12 cilindri in linea che azionava un'elica propulsiva posizionata all'interno delle due travi di coda.
La posizione del motore creò comunque una serie di problemi, sia per questioni di raffreddamento dello stesso, che per l'eventualità di abbandono in volo dell'aereo; difatti con l'elica posteriore si sarebbe corso il rischio di andare a sbattere contro le sue pale.
Per ovviare a ciò si pensò alle soluzioni più svariate, la più originale fu quella di ipotizzare una carica di dinamite che all'occorrenza avrebbe fatto saltare l'elica. La soluzione adottata non fu comunque questa anzi fu ancora più importante visto che divenne poi una prassi comune per tutti gli aerei moderni. Il J21 fu infatti uno dei primi aerei a montare un seggiolino eiettabile che per-

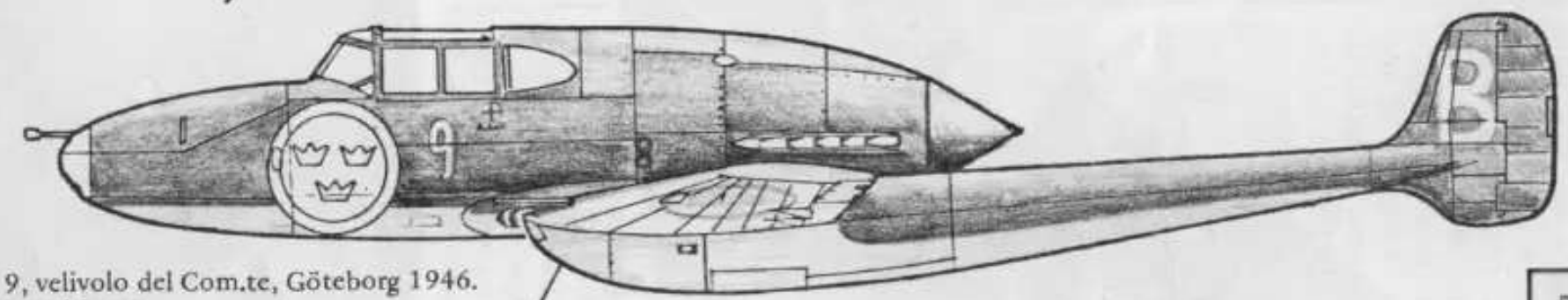
metteva così l'abbandono dell'aereo senza alcun rischio per il pilota anche in situazioni disperate.
Altri problemi si presentarono ma furono tutti superati, così si arrivò al primo volo il 30 luglio 1943. Inizialmente furono costruiti tre esemplari con i numeri di serie 21001, 21002 e 21003, il terzo fu però solamente allestito per le prove statiche.
L'adozione di un'elica propulsiva dava però ancora noie in quanto aveva costretto i tecnici all'uso di un lunghissimo carrello triciclo anteriore, che oltre a problemi di robustezza, dava dei grattacapi ai piloti non abituati ad esso. Si pensò quindi di modificare un N.A. 16-4M con un carrello simile per facilitare la familiarizzazione dei piloti con esso.



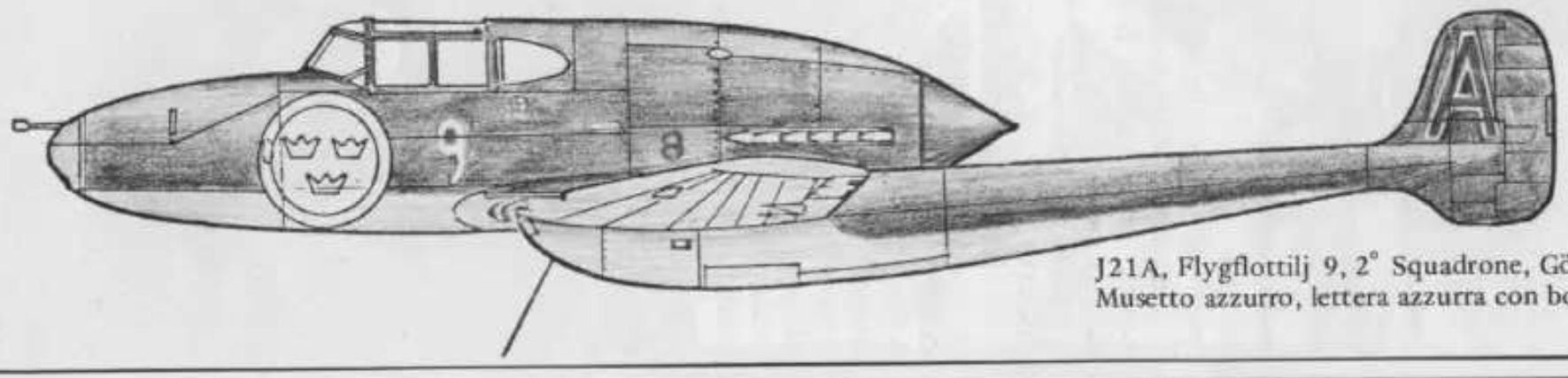
J21A prototipo, velivolo completamente in metallo naturale. Luglio 1943



J21A, Flygflottilj 12, 1° Squadrone, Kalmar 1947.
Musetto rosso, lettera rossa con bordo bianco.



J21A, Flygflottilj 9, velivolo del Com.te, Göteborg 1946.
Musetto bianco, lettera bianca.

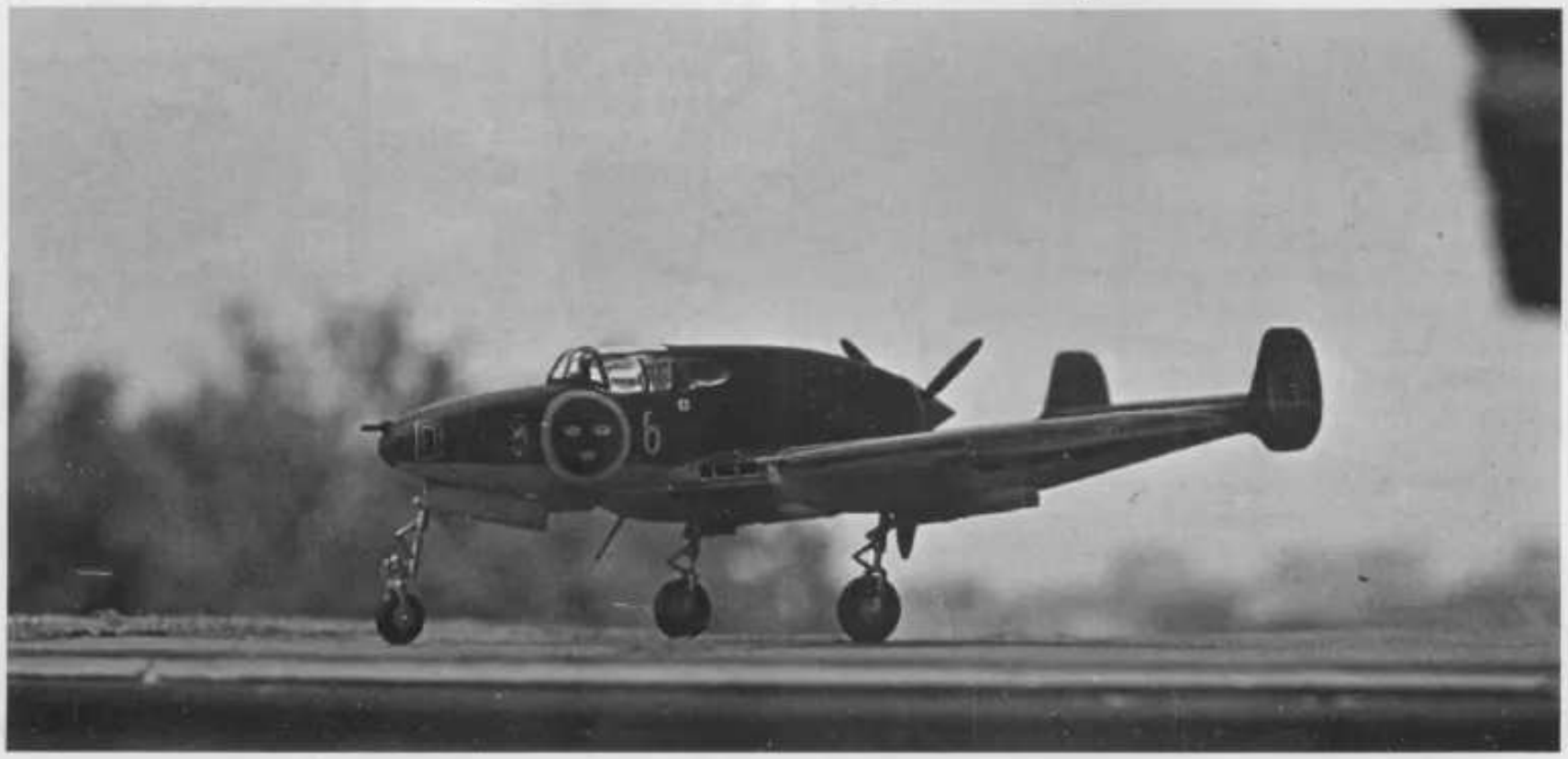


J21A, Flygflottilj 9, 2° Squadrone, Göteborg 1948
Musetto azzurro, lettera azzurra con bordo bianco.

Insegna della Flygflottilj 12, fondo bianco, torrione e stelle rosse, portone e finestra gialle, base blu.

Il J.21A conobbe tre varianti denominate dal numero 1 e successivi posti dietro la lettera A.
La produzione della 1ª variante J21A-1 fu iniziata con il mese di dicembre 1945 e terminò un anno dopo con 54 velivoli prodotti. Questa versione portava un armamento di 4 mitragliatrici da 13,2 e un cannone da 20 mm.
Il 13 luglio '46 si diede il via al J21A-2 costruito in 62 esemplari fino al 14 novembre '47 con l'adozione di nuova strumentazione e armamento di produzione svedese (le serie precedenti erano dotate di armi Hispano, prodotte su licenza).
L'ultima versione di 119 esemplari (22 maggio '47/17 gennaio '49) prevedeva l'adozione di speciali attacchi alari per carichi esterni, 1 bomba da 600 kg., 500 kg., 250 kg. o 4 bombe da 50 kg.,

serbatoi alari e con un'apposita rastrelliera si sperimentò l'uso dei razzi.
Il successivo sviluppo si ebbe con l'era del motore a getto, nacque così il J21R azionato da un DH Goblin 3 che faceva raggiungere all'aereo la velocità di 800 km/h.
Rispetto al J21R, differiva dal predecessore solo dello stretto necessario dovuto alla nuova motorizzazione, così la fusoliera fu allungata e furono montate ai lati due prese d'aria. I timoni verticali ridisegnati e il piano orizzontale spostato più in alto per uscire dalla scia del reattore.
Il modello è molto buono, particolarmente curati gli interni dove spiccano un ottimo pannello strumenti e un altrettanto buon seggiolino. Davanti l'abitacolo è ricavato lo spazio ove collocare il contrappeso: l'operazione qui è semplicissima dato l'ampio spazio a disposizione.
Sulla linea generale del modello, nulla da dire risulta essere veramente curato, tranne inspiegabilmente in alcuni punti ove la finitura appare grossolana. Un vero peccato perché dopo aver fatto tanto, con un piccolo sforzo la Heller avrebbe potuto realizzare un modello di qualità decisamente superiore.
Le mancanze più gravi riguardano: le luci di posizione assenti sul modello, anche se sul foglio decals sono rappresentate con l'indicazione del colore argento, la presa d'aria sulla destra della fusoliera, che con l'adozione di semplici accorgimenti poteva essere stampata con la parte anteriore aperta e non completamente chiusa come sul modello.
Altre imprecisioni decisamente meno gravi riguardano gli scarichi del motore leggermente sottodimensionati e la linea di giunzione delle pannellature delle travi di coda eccessivamente vistose.
Come si vede le osservazioni rivolte al modello Heller sono davvero poche e quindi possiamo senz'altro consigliare il modello a tutti coloro che vogliono accludere qualche cosa di diverso dal solito alla loro collezione.
Le decals sono davvero buone sottili e ben a registro in particolar modo ci ha colpito il supporto incredibilmente sottile e trasparente.
Ma anche qui l'aggiunta di qualche stencil non avrebbe stonato aggiungendo al tutto un ulteriore tocco di precisione.
Le decals fornite permettono la costruzione di J21 appartenenti alla 6ª e alla 9ª Flygflottilj ma con una semplice elaborazione è possibile ottenere altri esemplari grazie alla poco ricca varietà di colorazioni.
Interessante è l'elaborazione per ottenere il prototipo n. 21001 le modifiche sono davvero poche e riguardano quasi esclusivamente le derive verticali e la colorazione che all'epoca del primo volo era completamente argentea.■



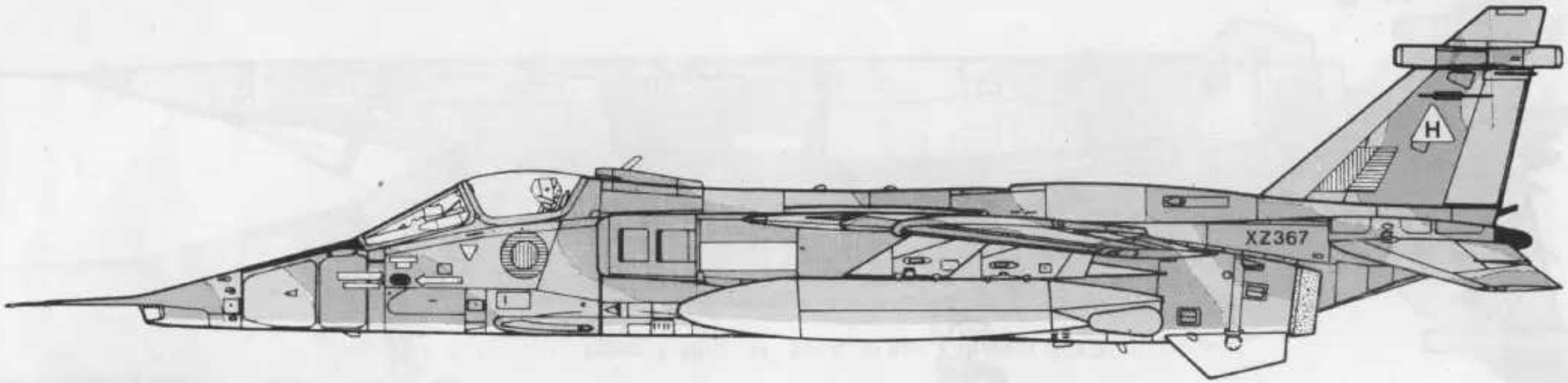
CONTINUA IL SUCCESSO!

Una interessante rassegna degli aerei da bombardamento dal 1945 ad oggi. Ampiamente illustrata.

100 FOTOGRAFIE - 50 DISEGNI TECNICI

90 pagine in lingua italiana **L. 6.800** ordinatelo tramite la solita cedola

Jaguar GR Mk.1/T Mk.2

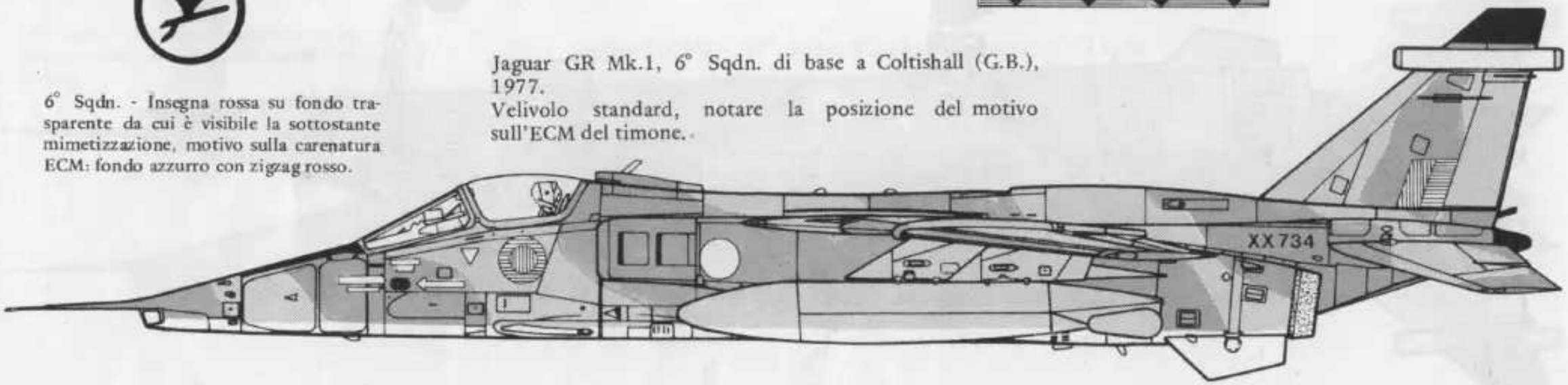


2° Sqdn. - bianco e nero.

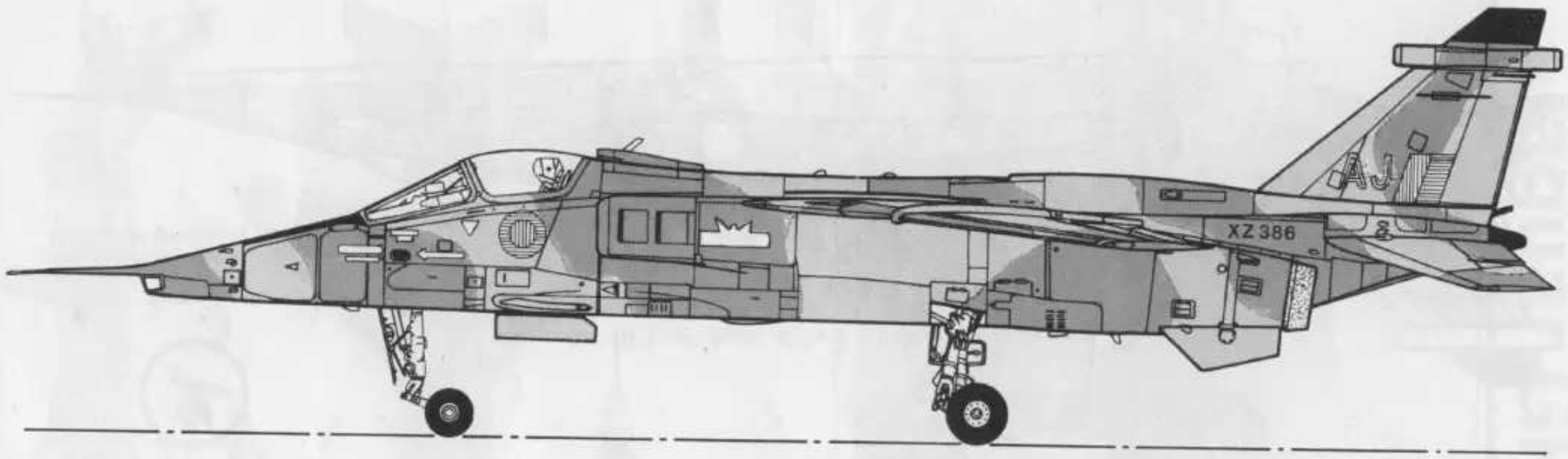
Jaguar GR Mk.1, 2° Sqdn. di base a Laarbruck (R.F.T.)
1977.
Notare il codice individuale H, posto sul triangolo bianco.

6° Sqdn. - Insegna rossa su fondo trasparente da cui è visibile la sottostante mimetizzazione, motivo sulla carenatura ECM: fondo azzurro con zigzag rosso.

Jaguar GR Mk.1, 6° Sqdn. di base a Coltishall (G.B.),
1977.
Velivolo standard, notare la posizione del motivo sull'ECM del timone.



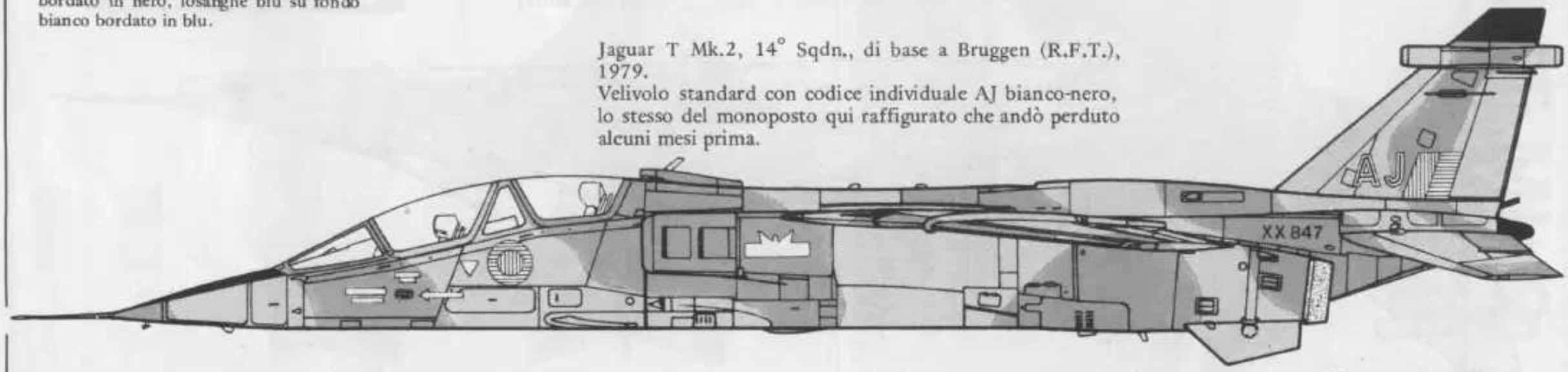
R. Marvasi



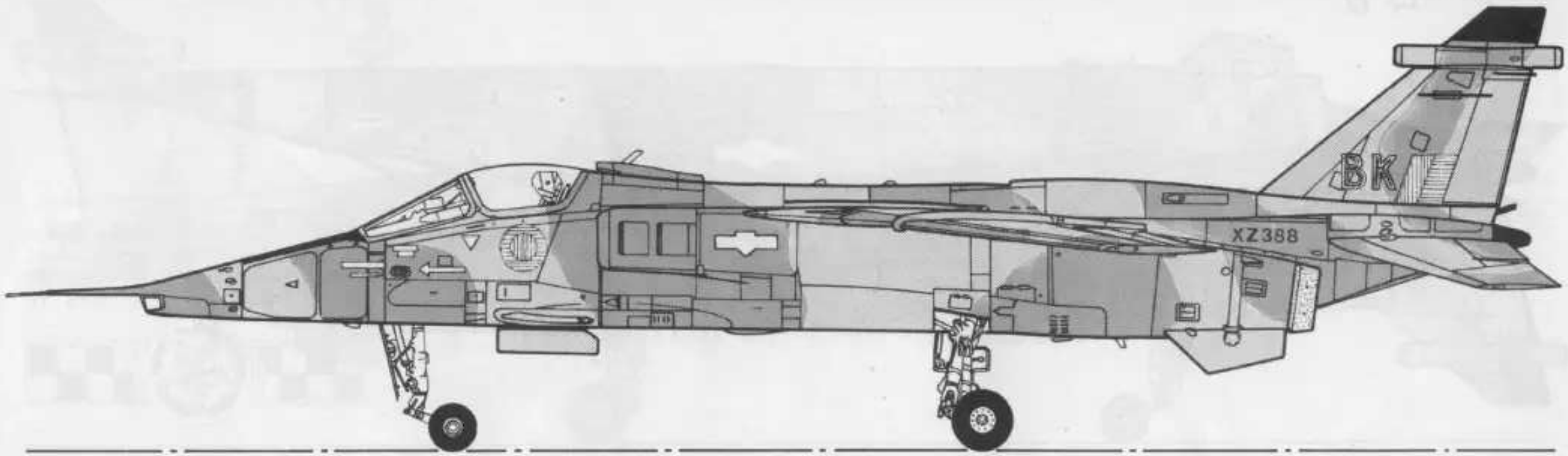
Jaguar GR Mk 1, 14° Sqdn. di base a Bruggen (R.F.T.), 1979.
Velivolo standard con codice individuale AJ bianco-nero.

14° Sqdn. - Figura alata gialla con dettaglio nero, croce rossa su campo bianco bordato in nero, losanghe blu su fondo bianco bordato in blu.

Jaguar T Mk.2, 14° Sqdn., di base a Bruggen (R.F.T.), 1979.
Velivolo standard con codice individuale AJ bianco-nero, lo stesso del monoposto qui raffigurato che andò perduto alcuni mesi prima.



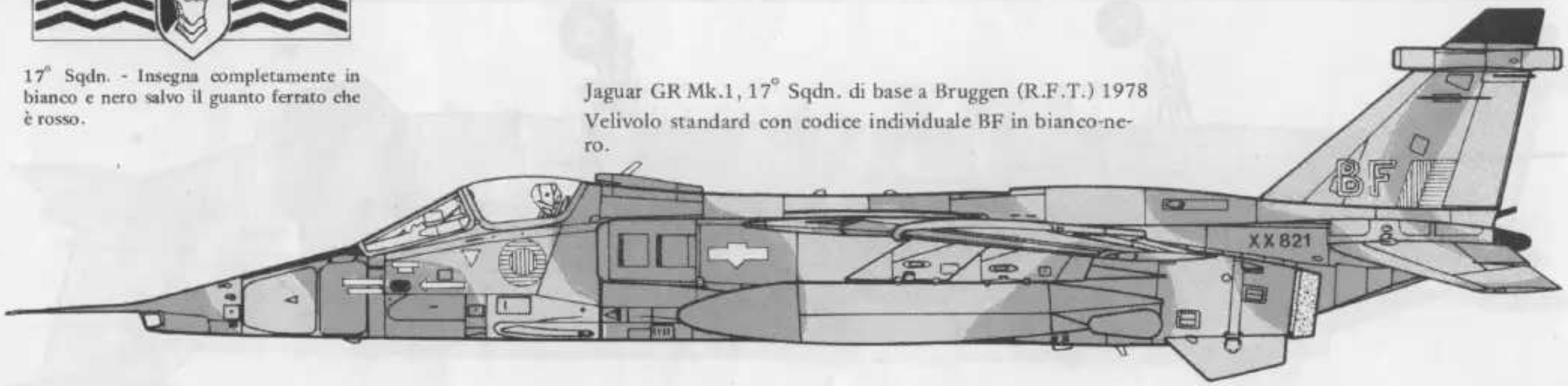
R. Marvasi



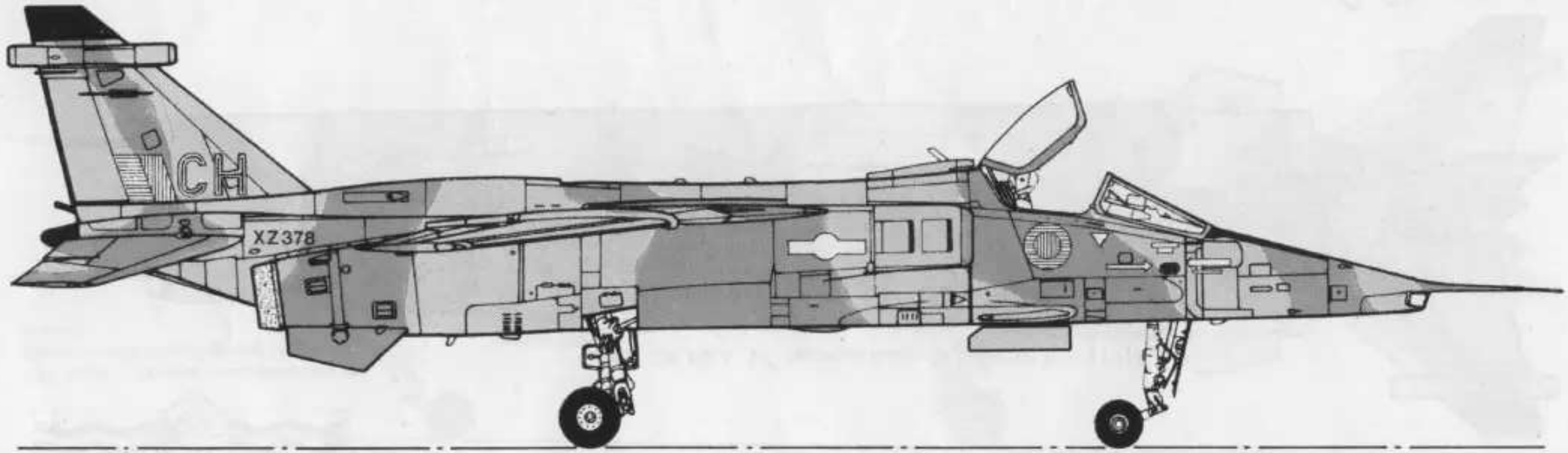
Jaguar GR Mk.1, 17° Sqdn. di base a Bruggen (R.F.T.), 1978.
Velivolo standard con codice individuale BK in bianco-nero.

17° Sqdn. - Insegna completamente in bianco e nero salvo il guanto ferrato che è rosso.

Jaguar GR Mk.1, 17° Sqdn. di base a Bruggen (R.F.T.) 1978
Velivolo standard con codice individuale BF in bianco-nero.



R. Marrasi

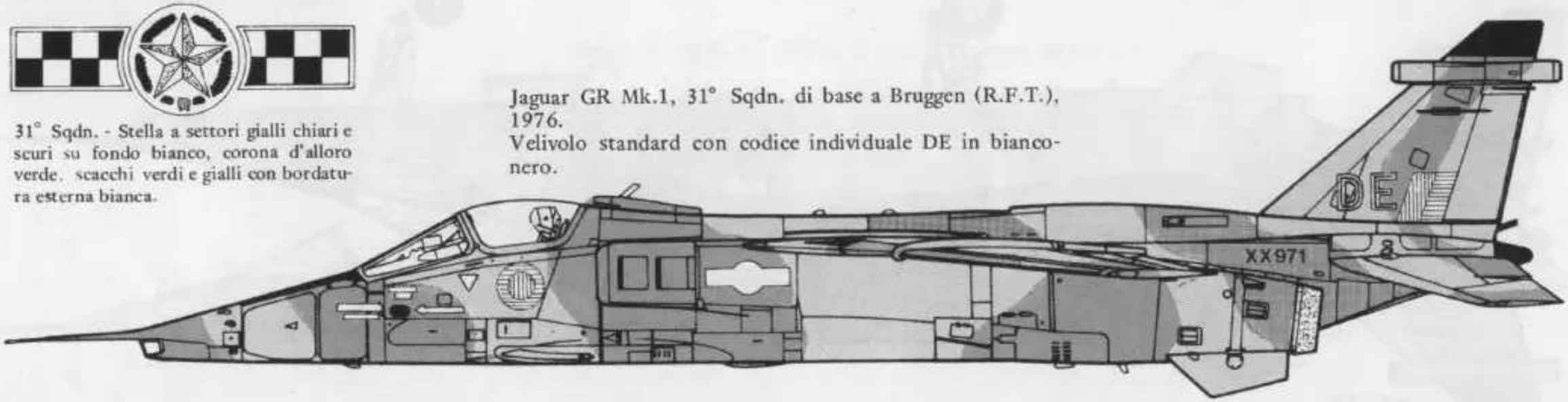


Jaguar GR Mk.1, 20° Sqdn. di base a Bruggen (R.F.T.), 1979.
Velivolo standard con codice individuale CH in bianco-nero.

20° Sqdn. - Aquila nera con sciabola blu, sovrapposta al sole giallo su fondo bianco, le bande sono, dall'alto in basso, blu, rosso, bianco, verde e blu.

31° Sqdn. - Stella a settori gialli chiari e scuri su fondo bianco, corona d'alloro verde, scacchi verdi e gialli con bordatura esterna bianca.

Jaguar GR Mk.1, 31° Sqdn. di base a Bruggen (R.F.T.), 1976.
Velivolo standard con codice individuale DE in bianco-nero.



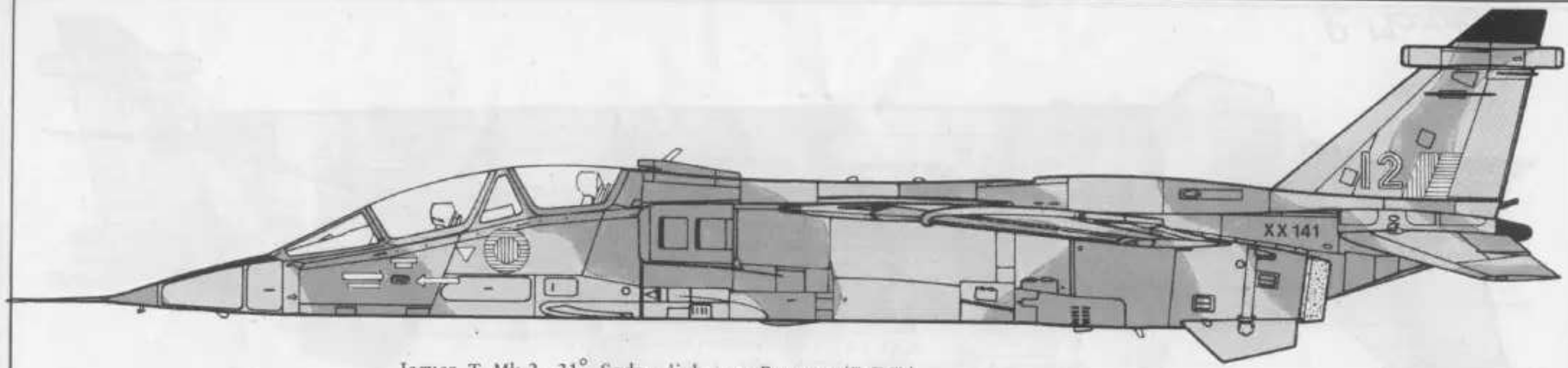
R. Marrasi

Jaguar GR Mk.1, 41° Sqdn. di base a Coltishall (G.B.), 1978.
Velivolo standard con codice individuale F in bianco-nero.

41° Sqdn. - Tutta l'insegna è rossa salvo la coroncina che è gialla, il fondo è trasparente e lascia vedere la mimetizzazione; il verde a sinistra e il grigio a destra. Il dettaglio, di dimensioni maggiori, riportato sul timone ha un sottile bordo nero.

Jaguar GR Mk.1, 226° O.C.U. (Operational Conversion Unit) di base a Lossiemouth (G.B.), 1979.
Velivolo standard con codice individuale 12 in bianco-nero.

R. Marvasi



Jaguar T Mk.2, 31° Sqdn. di base a Bruggen (R.F.T.), 1976.

Le K.G.41 - Aquila nera con dettaglio bianco, parte superiore scudo rossa, parte inferiore blu e bianca, bordo dello scudo giallo. N.B. - questa insegna venne temporaneamente applicata in occasione dell'esercitazione Bull'Eye svoltasi ad Husum quest'anno (vedi AEREI 6/80).

Jaguar GR Mk.1, 54° Sqdn. di base a Coltishall, 1979.
Il profilo rappresenta uno dei velivoli impegnati nella manovra svoltasi ad Husum (R.F.T.) nell'ottobre '79 ove il velivolo ricevette l'insegna del reparto ospitante e uno sharkmouth bianco-rosso fuori ordinanza. La scacchiera sulla presa d'aria è blu e gialla in accordo all'insegna del reparto (un grifone blu su scudo giallo) che non è comunque presente su questo aereo.

R. Marvasi

Aerei da combattimento senza segreti

Una raccolta di disegni tecnici e spaccati dei moderni aerei da combattimento

ORDINATELO SUBITO USANDO LA SOLITA CEDOLA

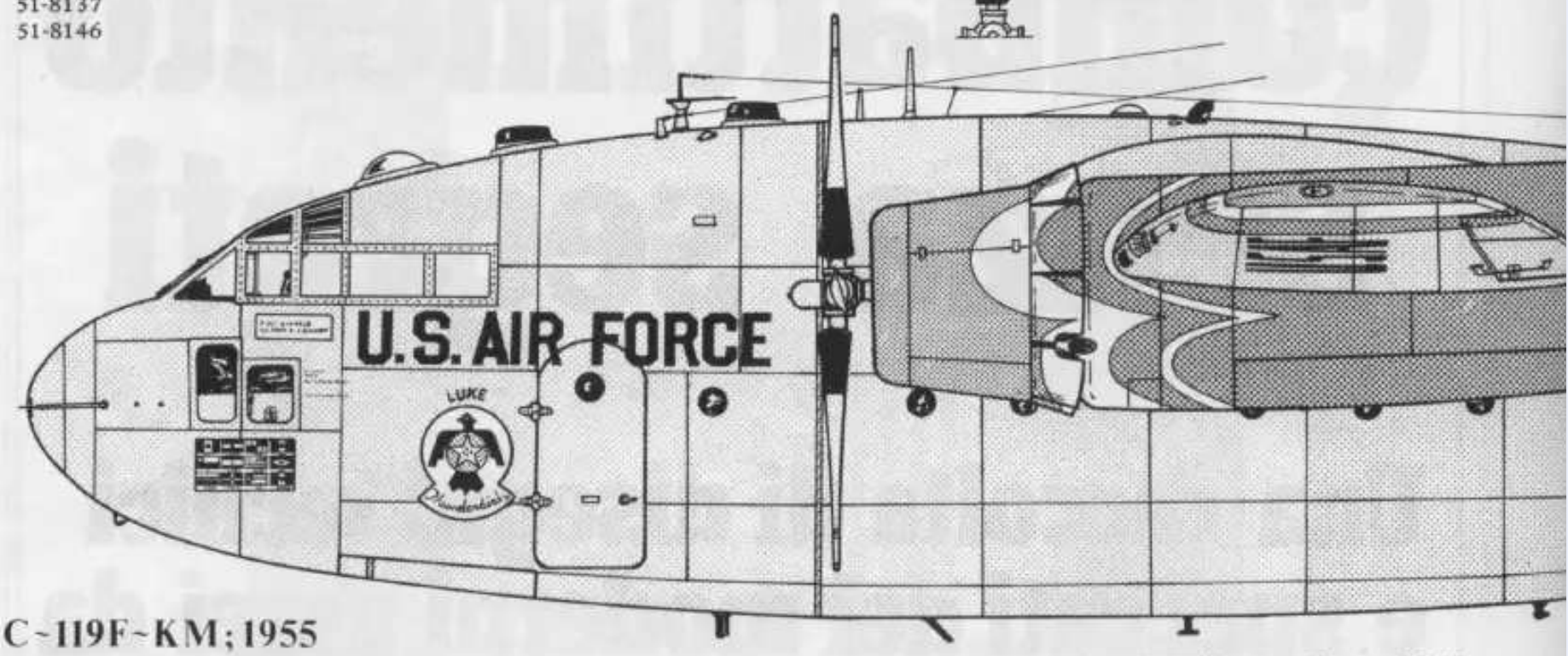
L. 6800

C-119F

(1954-57, 1959)

Numeri di serie
51-8120
51-8137
51-8146

N.B. - Solo il velivolo s/n 51-8146 fu dipinto nei colori della formazione, gli altri aerei mantennero la colorazione standard USAF; l's/n 51-8120 fu assegnato solo per un breve periodo nella metà del 1959.



C-119F-KM; 1955

1Lt. R.W. Mead

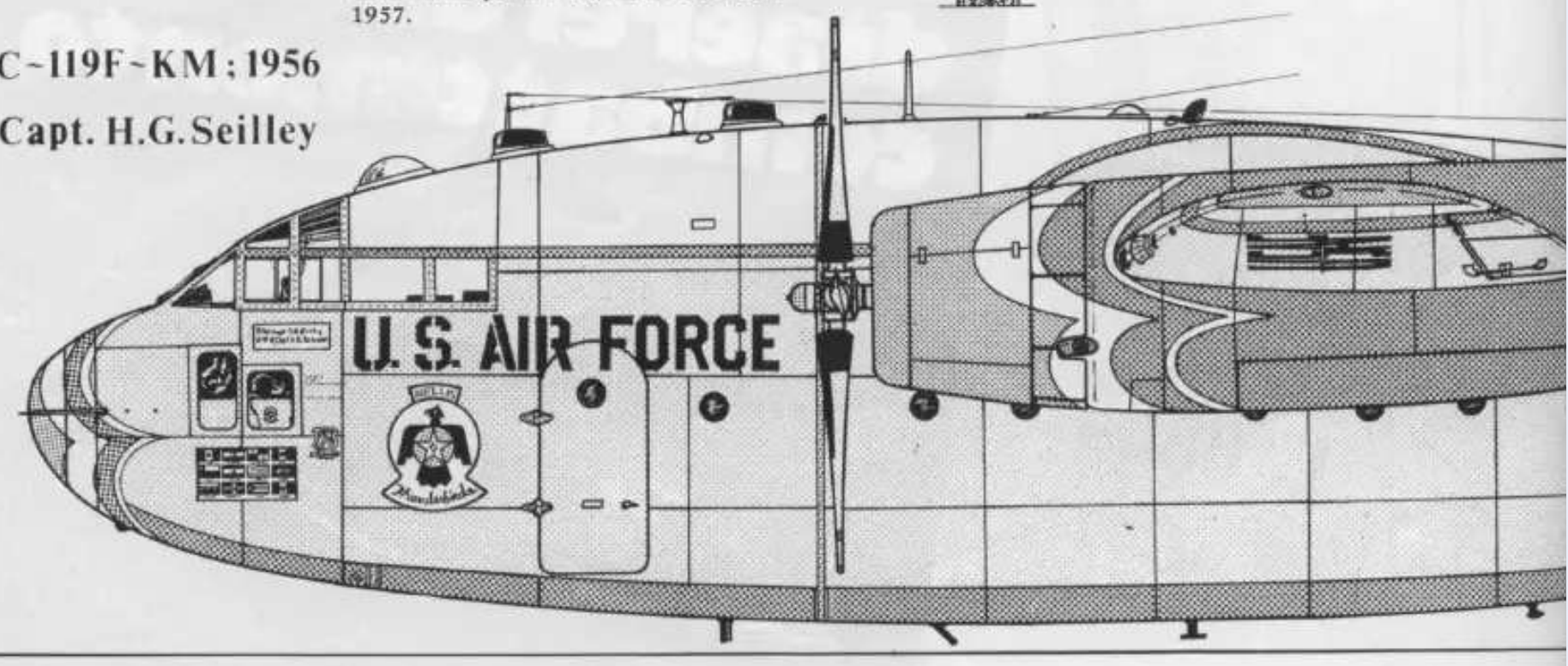
P. 1/LT. R. W. MEAD
C/E T/SGT. K. A. SCHMIDT

Anno 1955; il box con il nome del pilota e del c/et è sulla sinistra soltanto.

Notare la scritta «U.S. AIR» in carattere stencil e «FORCE» in Block. Notare inoltre lo stemma dei Blue Angels applicato, come per il T-33, tra il 1956 ed il 1957.

C-119F-KM; 1956

Capt. H.G. Seilley



N.B. - Lo stemma e il box delle bandiere sono riportati simmetricamente sul lato destro.

18146

23 stelle

Fs. 11136 - rosso

Fs. 15044 - blu

Fs. 17886 - bianco

metallo naturale

Pilot Capt. H.G. Seilley
C/P T/Sgt. H.A. Schmidt

C/P 1/U.E.L. Secondine
E.S/Sgt. R.J. Morris

Box con i nomi dell'equipaggio (1956): fondo bianco, lettere blu, bordo rosso. Nome pilota e ingegnere di bordo a sinistra, secondo pilota e crew chief a destra.

18146

37 stelle

23 stelle

N.B. - Tutti gli aerei da collegamento e da trasporto hanno lo stemma dei Thunderbirds, il box delle bandiere e dei nomi dell'equipaggio bordati di rosso, anziché di blu, come per gli aerei del diamante.

Numeri di serie
51-4076 53-5547
52-9221 53-6089

T-33A

(1953-1960)

USAF

(5547)
1957

11 stelle

"Thunderbirds"

"THUNDERBIRDS"

"Thunderbirds"

15 stelle

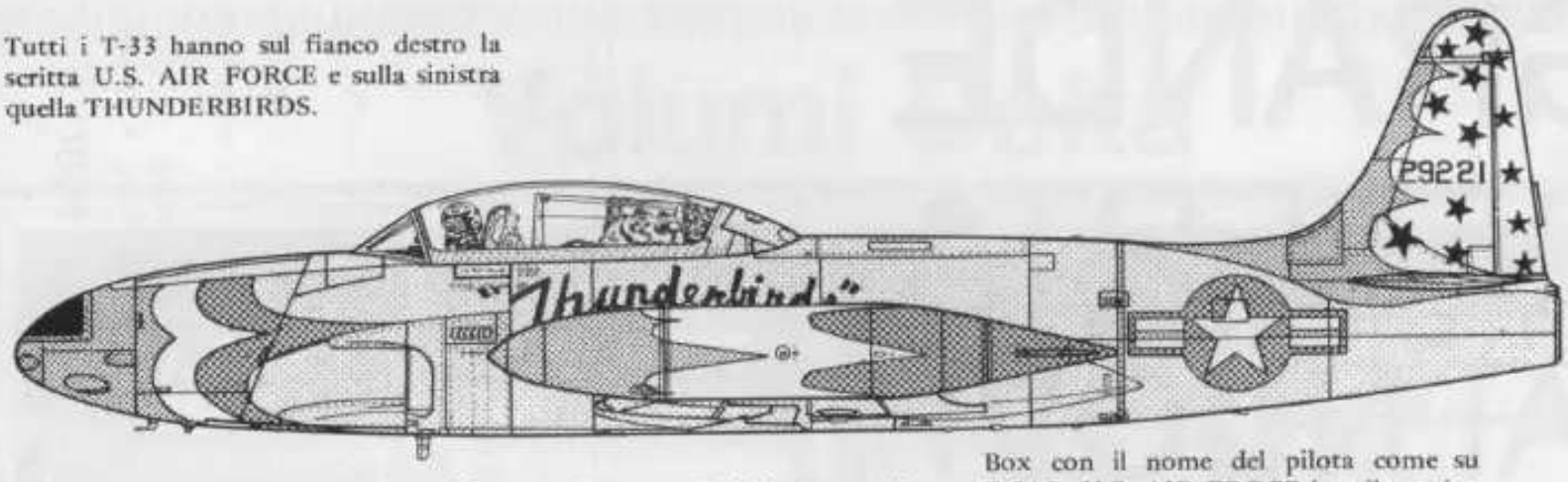
U.S. AIR FORCE

5547

T-33A-1-LO; 1957 (con F-100C); pilota Capt. Bill Scott

Tutti i T-33 hanno sul fianco destro la scritta U.S. AIR FORCE e sulla sinistra quella THUNDERBIRDS.

13 stelle



1953 (con F-84G); pilota Capt. Bill Brock

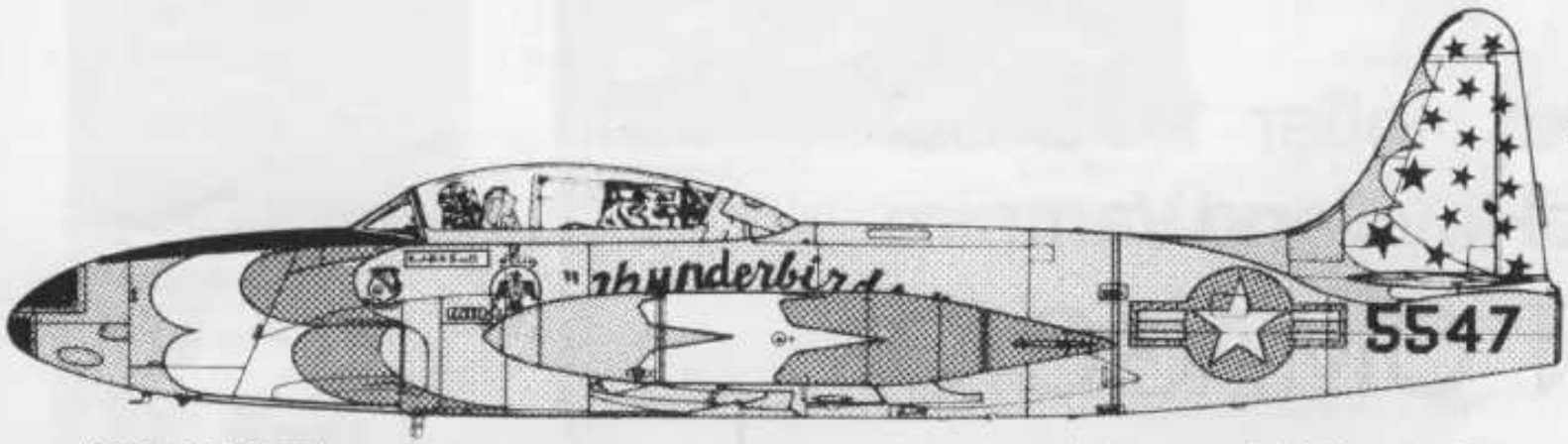
Box con il nome del pilota come su F-84G; U.S. AIR FORCE in stile gotico come su F-84G. Sull'aereo non sono riportati né il box delle bandiere né lo stemma della formazione.

15 stelle

1955 (con F-84F); pilota Capt. Don Ferris

Box con il nome del pilota e scritta U.S. AIR FORCE come sull'F-84F; sul lato destro è applicato lo stemma dei THUNDERBIRDS.

15 stelle

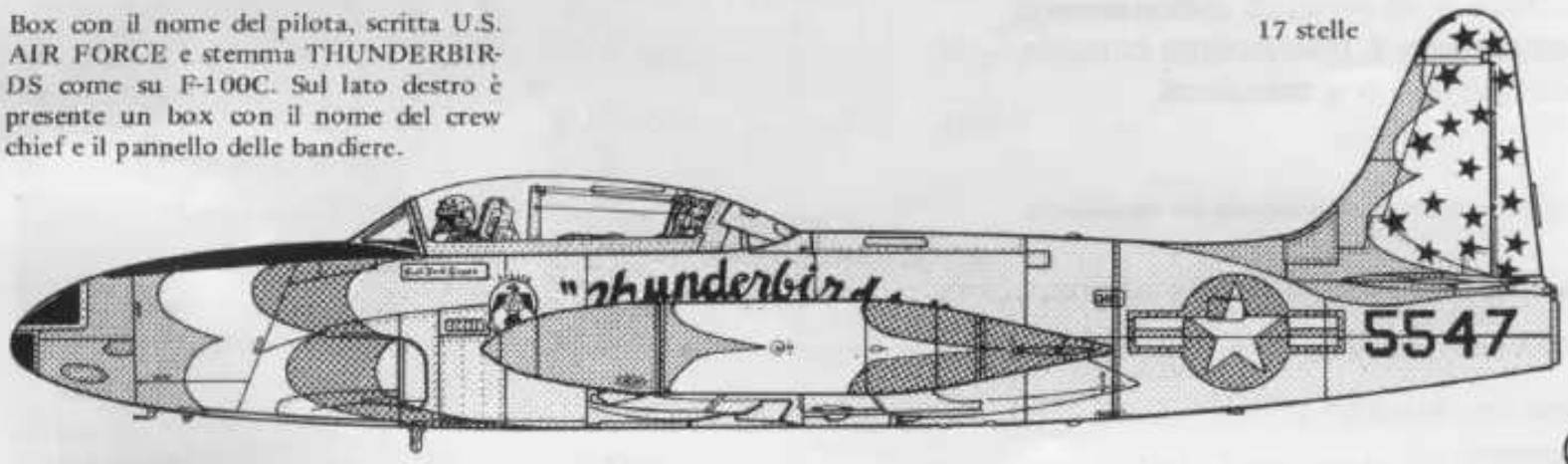


(5547; 1957)

Notare i due stemmi dei Blue Angels posti sul lato sinistro che furono portati tra il 1956 e il 1957.

Box con il nome del pilota, scritta U.S. AIR FORCE e stemma THUNDERBIRDS come su F-100C. Sul lato destro è presente un box con il nome del crew chief e il pannello delle bandiere.

17 stelle



1958 (con F-100C); pilota Capt. Dick Crane

GRANDE OFFERTA AI NUOVI ABBONATI

il kit Heller 1/72 del DeHavilland Vampire

IN OMAGGIO

NOTA - Non si dà corso all'abbonamento se la causale non è interamente compilata in stampatello o a macchina.

Esempio di compilazione della causale del versamento.

ABBONAMENTO 11 NUMERI «AEREI - MODELLISMO»

OMAGGIO Kit Heller 1/72 De Havilland Vampire

A PARTIRE DAL NUMERO . . . . . .

Nome e cognome . . . . . .

Via . . . . . .

Città . . . . . .CAP . . . . . .

CONTI CORRENTI POSTALI
RICEVUTA di un versamento di L. 17.000.–
Lire *diciassettemila*
sul C/C N. 165431
intestato a Delta Editrice di Manici M. Grazia e C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Cas. Post. 409 - 43100 Parma
eseguito da
residente in
addì
Bollo lineare dell'Ufficio accettante
L'UFFICIALE POSTALE
Bollo a data
Cartellino del bollettario
numerato d'accettazione
tassa data progress.

Bollettino di L. 17.000.–
Lire *diciassettemila*
sul C/C N. 165431
Delta Editrice
intestato a di Manici M. Grazia e C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Cas. Post. 409 - 43100 Parma
eseguito da
residente in
addì
Bollo lineare dell'Ufficio accettante
L'UFF. POSTALE
Bollo a data
Bollo a data
Importante: non scrivere nella zona sottostante!
data progress. numero conto

CONTI CORRENTI POSTALI
Certificato di accreditam. di L. 17.000.–
Lire *diciassettemila*
sul C/C N. 165431
intestato a Delta Editrice di Manici M. Grazia e C. s.n.c.
Borgo Regale, 21 - Casella Postale 409 - 43100 Parma
eseguito da
residente in via
addì
Bollo lineare dell'Ufficio accettante
L'UFFICIALE POSTALE
N. del bollettario ch 9
importo

Mod. ch-8-bis AUT

Volumi Delta

104 pagine
di cui 20 a colori,
disegni a tre viste,
spaccati,
100 fotografie
L. 6.300 (in lingua inglese)

80 pagine
95 illustrazioni di cui 6 a colori
17 profili a colori
7 spaccati
26 disegni tecnici
L. 6.300 (in lingua inglese)

100 fotografie in bianco e nero
70 disegni
4 tavole a colori
4 spaccati
L. 6.300 (in lingua inglese)

80 pagine
112 fotografie di cui 9 a colori
22 disegni
8 tavole a colori
9 spaccati
L. 6.300 (in lingua inglese)

80 pagine
100 fotografie e disegni
6 spaccati
L. 6.300 (in lingua inglese)

formato cm. 42 x 28
(in lingua italiana)
L. 6.800

100 illustrazioni tra foto e disegni
112 pagine in brossura
L. 6.500
(in lingua italiana)

64 pagine
60 illustrazioni
L. 3.000

80 pagine
70 fotografie
26 trittici e disegni
L. 3.500

PREGO INVIARMI CONTRASSEGNO I SEGUENTI ARTICOLI:

N. Copie . . . . . .titolo . . . . . a L. . . . . .

N. Copie . . . . . .titolo . . . . . a L. . . . . .

N. Copie . . . . . .titolo . . . . . a L. . . . . .

N. Copie . . . . . .titolo . . . . . a L. . . . . .

NOME E COGNOME _____

VIA _____

CITTA' _____ C.A.P. _____

—M—

FIRMA _____

PER FAVORE SCRIVERE IN STAMPATELLO

SERIE "IN ACTION"

(in lingua inglese,
ciascun volume
contiene
circa 100 fotografie)

L. 5.900
cadauno

NOVITA'

L. 6.800

L. 120

Spett.

DELTA editrice s.n.c.

Casella Postale 409

43100 PARMA (Italy)

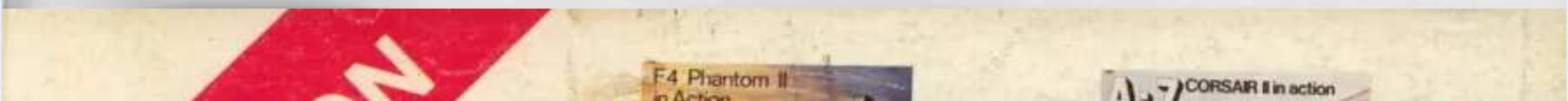
IN OMAGGIO

il Kit 1/72 De Havilland Vampire + un risparmio sul prezzo di 11 numeri:

L. 17.000 anziché 19.800

PER CHI SI ABBONA

A AEREI MODELLISMO



SERIE IN ACTION

AEREI DA COMBATTIMENTO MODERNI

VOLUME SPECIALE CON 8 PAGINE IN PIÙ

I CACCIA FAMOSI DELLA II^a GUERRA MONDIALE

CIASCUN VOLUME CONTIENE 100 ILLUSTRAZIONI DISEGNI - TRITTICI TAVOLE A COLORI E COSTA SOLO L. 5.900

UN AUTENTICO ARCHIVIO IN CASA VOSTRA